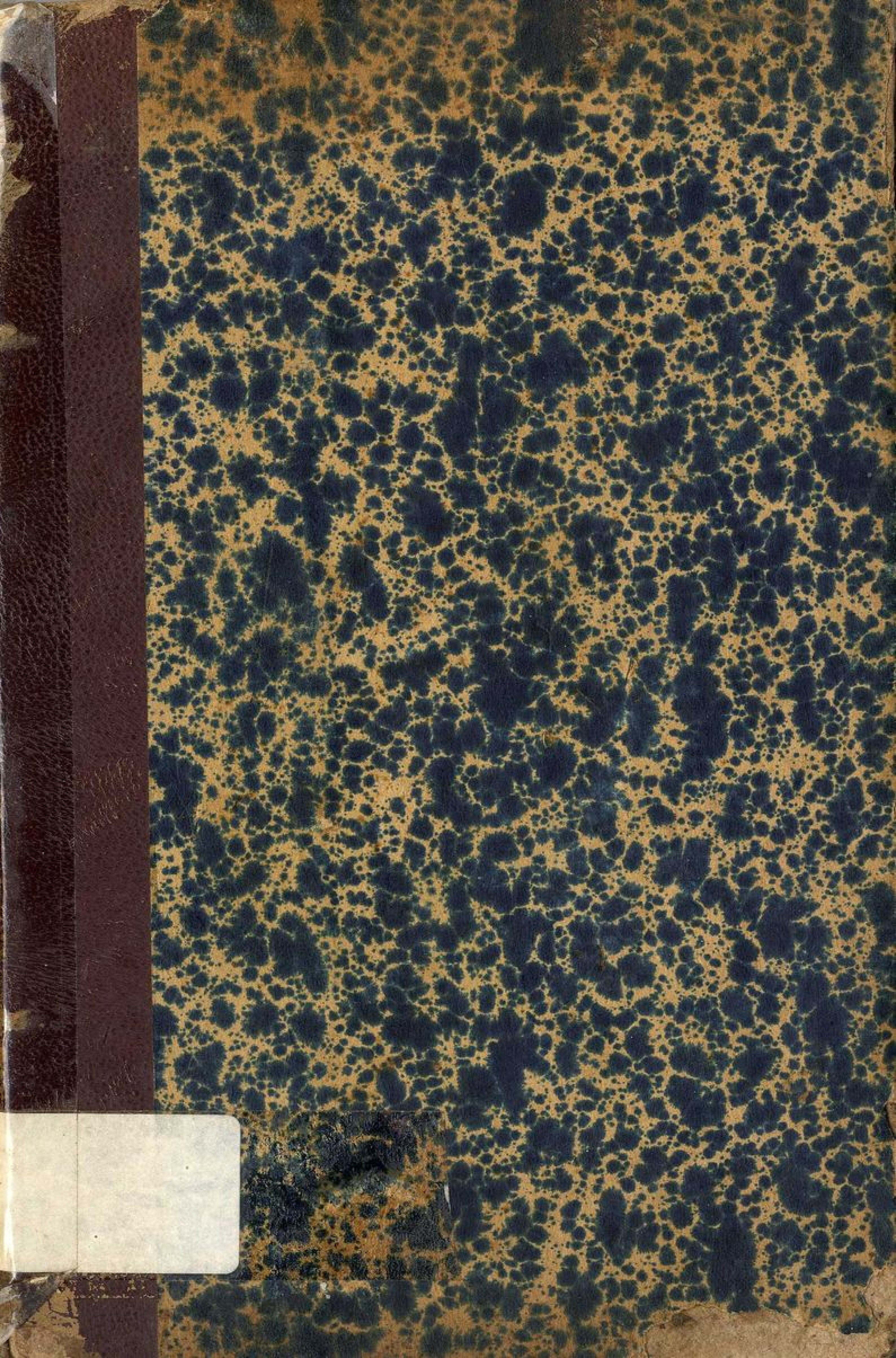
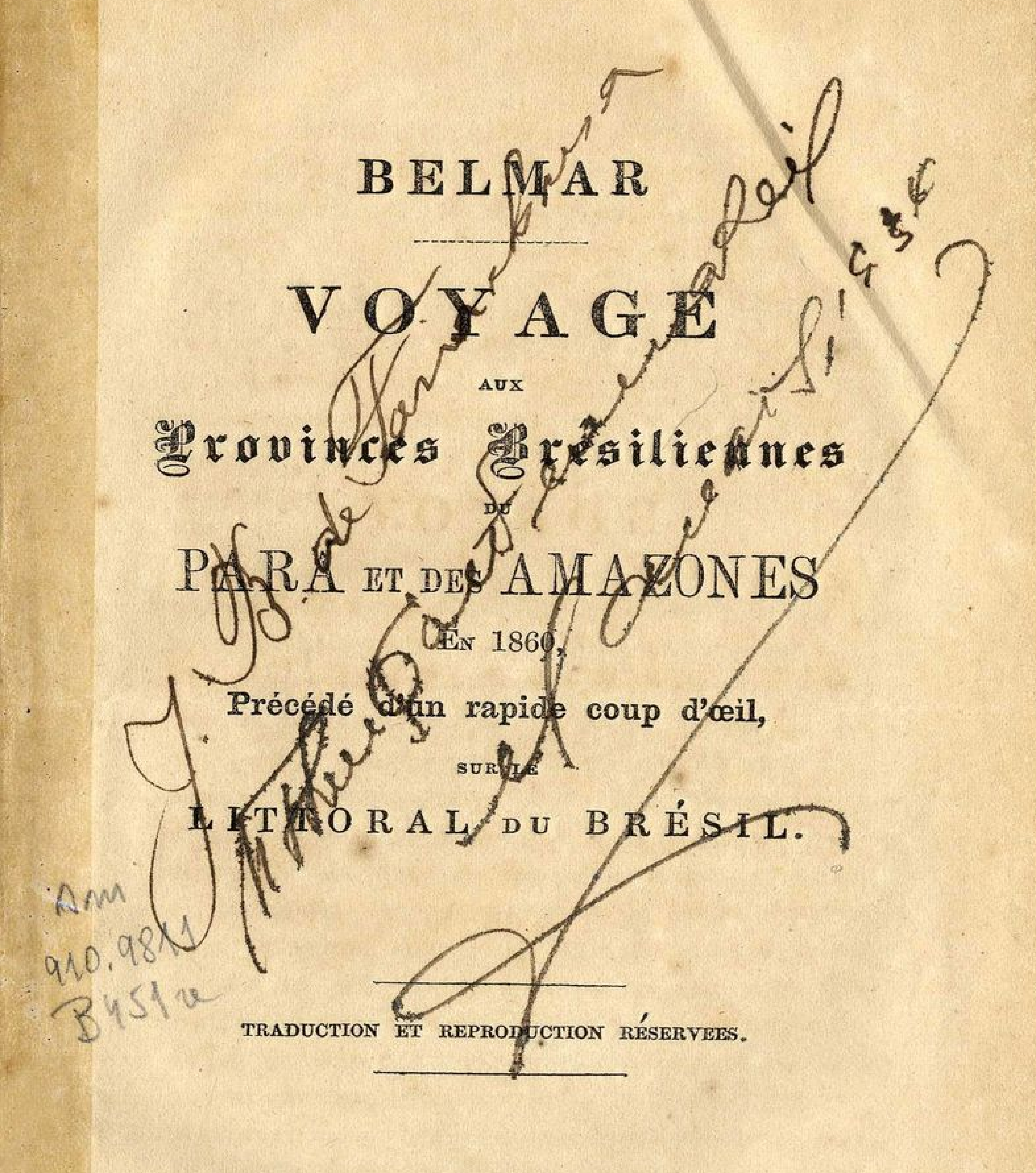




BELMAR

VOYAGE

AUX

Provinces Brésiliennes

DU

PARA ET DES AMAZONES

EN 1860,

Précédé d'un rapide coup d'œil,

SUR LE

LITTORAL DU BRÉSIL.

Am
910.9811
B451v

TRADUCTION ET REPRODUCTION RÉSERVEES.

LONDRES:
TREZISE, IMPRIMEUR, 4, BEECH STREET, BARBICAN.
1861.

Biblioteca Arthur Reis
Registro 00811
Data: 26/02/02

AVIS.

—o—

Cet ouvrage n'a pas la prétention d'offrir le tableau intégral et complet de l'organisation actuelle de l'empire du Brésil. Ce n'est pas, non plus, un roman semé d'aventures personnelles ou un recueil d'impressions de voyage. Son but est moins ambitieux et plus positif, car il vise essentiellement à l'utile.

Pourquoi se le cacher? la presse du Continent européen est aujourd'hui trop préoccupée de questions locales pour prêter une sérieuse attention à ce qui se passe dans l'Amérique du Sud. La situation du Brésil est surtout l'objet des appréciations les plus erronées. On croit généralement que, sauf les villes et les environs de Rio Janeiro, Bahia et Pernambuco, cet empire est un vaste désert parcouru par quelques hordes de sauvages, et où la civilisation n'a pas encore posé le pied. J'avoue avec franchise que je m'étais moi-même laissé surprendre, jusqu'à un certain point, par cette prévention, et que j'éprouvai presque de l'étonnement à la vue des bâteaux à vapeur qui relient entre elles aujourd'hui toutes les provinces du littoral brésilien, des lignes de fer qui étendent leurs réseaux dans l'intérieur, des villes et des colonies qui se fondent comme par enchantement, depuis les frontières de la Banda Orientale jusqu'aux régions que baigne la rivière des Amazones.

Un séjour assez long dans ces dernières contrées m'ayant mis à même dc les connaître plus particulièrement, je conçus le projet de résumer mes observations dans cet opuscule, en y joignant quelques détails relatifs aux autres provinces où je m'étais arrêté, et en reproduisant quelques documents statistiques officiels que j'ai eu l'avantage de pouvoir me procurer sur les lieux.

La persuasion m'est acquise qu'en l'absence d'un ouvrage du même genre, fait d'après une plus grande échelle, cet essai ne sera pas sans utilité pour la civilisation brésilienne, sur les progrès de laquelle il est temps d'appeler la sérieuse attention de l'Europe.

Si, par ce modeste travail, j'étais, d'ailleurs, assez heureux pour avoir servi le cause du commerce, et celle, non moins précieuse, de la colonisation, il ne me resterait plus qu'à me féliciter de l'avoir entrepris.

A. DE BELMAR.

Londres, Mars, 1861.

LITTORAL DU BRÉSIL.

§ I.

RIO GRANDE.

—o—

C'est le 12 avril, 1860, vers 6 heures du soir, que je quittai Monte-Video, à bord du vapeur brésilien, Princesa de Joinville. Le navire prit la direction du nord, et fut favorisé d'un si beau temps que j'arrivai à Rio Grande du Sud en 62 heures de traversée. D'ordinaire, la mer est extrêmement houleuse sur la barre, dont l'entrée est par cela même assez difficile; mais cette fois, un calme complet régnait dans ces parages, en sorte que le navire franchit la passe sans aucune peine, et qu'en peu d'instants je pus recréer mes regards du spectacle gracieux et animé d'une flotte entière de vaisseaux marchands, portant des pavillons de toutes les couleurs, et venus des plus lointaines contrées du globe, pour en importer les produits à Rio Grande, et prendre en échange ceux de cette fertile province.

Je viens de dire que les navires rencontraient souvent de sérieux obstacles pour franchir l'embouchure du Rio Grande : il est juste d'ajouter que, depuis le 8 mai, 1858, la sollicitude de M. le Baron de Mauá pour tout ce qui concerne les intérêts du pays, a remédié à ce grave inconvénient, par l'établissement d'un service de deux vapeurs, dont l'unique destination est de remorquer les navires à voile qui remontent la barre.(*)

Bien que mon intention ne soit pas de donner ici une relation détaillée sur cette province, chaque jour plus fréquentée des Européens, je crois utile pourtant de résumer en peu de mots les particularités qui se rattachent à son histoire politique et commerciale.

Les Paulistes, c'est-à-dire les colons établis dans la province de Saint-Paul, ont été les premiers qui aient pénétré dans celle de Rio Grande, connue aussi sous le nom de Saint-Pierre, et leurs nombreux établissements, qui paraissent remonter au commencement du 17e siècle, refoulèrent peu à peu les indigènes dans les régions désertes de l'intérieur. A cette époque, Rio Grande et Santa Catharina ne formaient ensemble qu'une seule capitainerie, mais en 1760, la première de ces provinces fut érigée, sous l'administration d'Ignacio Eloy Madurera, en gouvernement distinct, et ne releva plus que du Capitan général de Rio Janeiro.

En 1807, son rôle acquit encore plus d'impor-

---

* On trouvera à la fin de cet ouvrage le tarif des prix que le directeur de l'entreprise des remorqueurs, M. Jean Terrant Thomas, est autorisé à percevoir pour les différents services de ces bateaux.

tance : elle fut élevée au rang de Capitainerie générale, sous l'administration de Don Diego de Souza, depuis comte de Rio Pardo. Sous cette nouvelle dénomination, elle étendait son autorité sur Santa Catharina, et n'était elle-même subordonnée qu'à la Vice-Royauté du Brésil.

Le 7 septembre, 1822, la déclaration de l'indépendance plaça cette même province, et toutes les colonies portugaises du continent américain, sous la protection et, bientôt, sous le sceptre impérial et constitutionel de D. Pedro 1er, second fils de Jean VI, Roi de Portugal.

On sait qu'en 1831, et à la suite d'évènements politiques dont l'exposition appartient à l'histoire, D. Pedro fut amené à se démettre du pouvoir en faveur de son fils qui, proclamé empereur constitutionnel sous le nom du D. Pedro II, régit glorieusement, depuis cette époque, les destinées du vaste empire brésilien.

Le voisinage des Républiques Confédérées du Rio de la Plata, devait naturellement exercer une grande influence sur l'esprit des populations limitrophes, dépendantes de la couronne de Portugal, et soumises plus tard à l'autorité d'une monarchie nationale ; d'une autre côté, la province de l'Uruguay, placée là comme une pomme de discorde, devait amener de déplorables et sanglantes rivalités entre le Brésil et Buénos-Ayres.

Ces deux causes de guerre extérieure ou civile, se sont, en effet, largement développées dans l'histoire des deux peuples. Dès le temps des premières colonies, celle du Sacramento, fondée par les Portu-

guais, détermina l'explosion des hostilités. Prise et reprise par les deux partis, elle fut définitivement cédée à l'Espagne par le traité de 1777. En 1801, l'intrépide José Borges Canto s'empara par un coup de main du territoire des SEPT MISSIONS de l'Uruguay, qui fait oujourd'hui partie de la République Orientale.

Il n'a fallu rien moins que l'érection de l'Uruguay en État indépendant, pour mettre un terme à la longue série des guerres où les races espagnole et portuguaise ont épuisé, dans une lutte désastreuse, un sang précieux et des forces qui eussent pu donner de bonne heure à la civilisation sud-américaine un immense développement.

Enfin, par suite d'un fatal entraînement, les populations robustes et aventureuses qui avoisinent LAGOS DOS PATOS levèrent inopinément le drapeau de l'insurrection. Ces hommes que la vie pastorale prédispose à la plus absolue indépendance et qui, par leur genre de vie, leur caractère, et leur langage, diffèrent du reste des habitants de l'empire, soutinrent contre le gouvernement central, une lutte insensée dont les tristes résultats sont connus de tout le monde. Heureux d'avoir reconnu, depuis, que leurs véritables intérêts sont de se rallier et d'apporter l'appui de leur énergie au gouvernement sage et libéral qui, en sauvegardant le principe de l'unité nationale, sait faire la part la plus large aux droits individuels des populations !

Quelques jours à peine s'étaient écoulés depuis mon arrivée à Rio Grande, et déjà l'occasion m'avait été offerte de lier connaissance avec plusieurs

familles françaises établies dans les environs de la ville. Rencontrer des compatriotes sur la terre étrangère, c'est presque y rencontrer la patrie: vous jugez donc si je me sentis heureux d'un hasard qui me servait si bien. Installé dans une pittoresque habitation d'un luxe tout européen, bâtie au bord des eaux, je pouvais promener mes regards sur la bande sablonneuse où s'élève la ville, et sur les sinuosités de la rade, toujours calme et limpide, même dans les plus violentes fureurs de l'Océan. Mais rien ne me surprit d'avantage que les luxuriantes touffes de verdure et les bosquets en fleurs que j'apercevais dans les campagnes voisines. J'avais lu, dans John Purdy, une description peu flatteuse des environs de Rio Grande, et je me prenais à douter de la véracité du savant navigateur, lorsqu'un des notables du pays me tira d'embarras, en m'apprenant que le riant paysage dont j'admirais la fraîcheur toute printannière, était en quelque sorte, l'œuvre improvisée de la culture européenne qui, depuis le passage de John Purdy, avait fait là d'immenses progrès.

C'est par un raison analogue, que le lait, autrefois impotable, et de si mauvaise qualité qu'il ne pouvait servir à la confection ni du beurre ni du fromage, est aujourd'hui un des meilleurs produits du pays. Le même phénomène s'est opéré relativement au raisin, qui, longtemps impropre à la cuve (quoique très-bon et très-beau), commence à donner, grâces aux efforts des vinicoles, encouragés par le gouvernement, un vin d'une excellente saveur.

Pour augmenter ma surprise, et m'édifier complètement sur les avantages que la province de Rio Grande présente à la colonisation, je fus invité à faire une visite aux environs de Porto Alegre, ville très-commerçante et d'environ 26,000 âmes, qui se trouve sur la rive orientale du Parahiba, à 7 lieues de son embouchure. C'est depuis 1773 la capitale de tout le pays et le siège de l'Assemblée provinciale. Je remarquai là un antique palais, résidence du gouverneur ; un grand arsenal militaire, des hôpitaux, des églises et un élégante salle de spectacle ; mais, ce qui attira le plus mon attention, ce fut la florrissante culture des vallées qui s'étendent à l'est de la colline où Porto Alegre se dresse comme pour inspecter les deux golfes dont il sépare les flots. Dans cet immense panorama, entrecoupé de plaines et de côteaux, cinq rivières promènent tranquillement leurs claires eaux à travers des masses de fleurs et de verdure, baignant tour à tour le pied des côteaux, les blanches murailles des quintas, le bord des jardins et des prairies. La douceur de la température, la limpidité du soleil et le parfum des brises y fait rêver de l'Italie, pendant que la nature variée de la végétation y rappelle le souvenir de tous les climats tempérés du vieux continent. La vigne s'y couvre de grappes vermeilles, le pêcher, l'amandier, tous les arbres fruitieres de nos vergers, y prospèrent ; le laurier, le palmier, le bananier y confondent leurs feuillages, et relèvent, par la beauté de leur port, les haies de nopals et de mimoses presque toujours fleuries, qui enserrent les jardins ou séparent les

héritages. Quelquefois, il est vrai, ce vent violent du sud-ouest que les Buénosériens appellent "Pampero" et les Brésiliens "Rebojo," déploie ses ailes turbulentes sur ces belles campagnes, surtout dans la saison d'hiver, mais il y cause rarement d'irréparables ravages. D'ailleurs, le pays où la nature ne mêle aucune amertume à ses faveurs n'existe point sur notre globe ou n'y a pas été découvert. L'état florrissant où les progrès de l'agriculture et de la civilisation ont élevé Porto Alegne pourrait devenir plus ou moins celui de la presque totalité de Rio Grande, car, cette province, d'une superficie de 8.230 lieux carrées, et comptant plus de 110 lieues de côtes sur une étendue de 120 lieues de l'est à l'ouest, présente nécessairement une climatologie variable. On peut dire cependant que sa température est, en général, celle de l'Europe centrale ; elle n'est soumise ni aux extrêmes rigueurs de l'hiver ni aux brûlantes chaleurs de l'été. La santé des Européens s'y trouve dans les meilleures conditions, et à l'exception de quelques fièvres particulières aux localités voisines des marais, les maladies y sont rares, et les habitants atteignent pour la plupart à une viellesse exempte d'infirmités Ajoutons, pour clore cette sommaire description, que la province de Rio Grande, dont les confins touchent à l'Océan, à la Bande Orientale, aux Provinces Arjentines d'Entre Rios et de Corrientes, aux provinces brésiliennes de Santa Catharina et de Saint-Paul, est presque partout un pays de plaine, couvert de grands pâturages qui s'étendent à perte de vue. On n'y remarque d'autres

montagnes que la Serra de Moar dont la chaîne, souvent interrompue pour livrer passage à des cours d'eau, descend du nord, tourne vers l'occident, et finit par reprendre sa première direction. Il convient de noter cependant que la province est comme partagée en deux zones, par une cordillère dont le plateau, peu élevé, court parallèlement à la Laguna dos Patos et qui porte le nom de Terra dos Tapes. La partie du pays située entre cette cordillère et la mer forme une plaine basse où les lagunes occupent une étendue de 80 lieux; la région du nord, couverte de bois et de broussailles, est toute coupée de rivières; enfin, les régions du sud et de l'occident, généralement dénudées, ne présentent, pour ainsi dire, qu'une vaste et luxuriante prairie, où l'on élève de nombreux troupeaux de bétail.

Ces indications suffiront pour faire comprendre que l'agriculture est encore peu dévelopée dans l'intérieur de la province, quoique le sol y soit d'une remarquable fertilité, surtout aux bords des lacs et sur les rives des cours d'eau. On commence à y cultiver le riz, le chanvre et le lin; bien qu'on y ait fait quelques essais de plantation de coton, de manioc et de canne à sucre, on peut affirmer qu'en général les végétaux et les arbres fruitiers des belles contrées de l'Europe y réussissent mieux que ceux des tropiques.

Grâce aux administrateurs éclairés et pleins de zèle que le gouvernement brésilien a placés depuis quelques années à la tête de cette province, et parmi lesquels je ne puis m'empêcher de citer le

savant et honorable Don Angelo Moniz da Silva Ferraz, aujourd'hui ministre des finances, et président du conseil, l'organisation de Rio Grande a fait, sous tous les rapports, d'étonnants et rapides progrès. Peu connus encore de l'Europe, où la presse ne s'occupe presque jamais de l'Amérique du sud, ces progrès que je ne puis moi-même signaler ici que d'une manière bien incomplète, ont ouvert une nouvelle ère à cette belle contrée, dont la population, si restreinte il y a peu d'années, approche actuellement de 400 mille âme.*

Comme il est facile de le comprendre, la cause principale d'une situation si prospère est spécialement due à l'extension intelligente donnée avec persistence à l'établissement des colonies, auxquelles il a été accordé par la Providence de transformer en contrées populeuses les immenses déserts des deux Amériques.

En 1859, le chiffre total des émigrants européens, formant les 15 colonies agricoles de Rio-Grande, dépassait le chiffre de 15 mille individus, tous excellents travailleurs, et, pour la plupart, venus en famille des bords du Rhin ou du Danube.*

* Voir les documents statistiques reproduits à la fin de cet ouvrage.

§ II.

ILE SANTA CATHARINA.

On compte 90 lieues de navigation entre Rio Grande et la magnifique baie qui sépare l'île de Sta. Catharina de la terre ferme. J'y arrivai, grâce à la vapeur, dans l'espace de 30 heures. Comment vous peindre ici ma surprise et mon admiration! Certes, la nature a fait au Brésil un don bien précieux en plaçant sur ses côtes une pareille rade, la plus spacieuse et la plus sûre de toute l'Amérique méridionale, après celle de Rio Janeiro. Elle est assez vaste pour contenir facilement tout le personnel de la marine militaire ou marchande dont le Brésil pourra jamais disposer, et, comme station de guerre, elle offre des avantages inappréciables, en raison de sa proximité du Rio de la Plata et de l'Océan austral.

Que de choses curieuses et intéressantes il y aurait à dire sur les futures destinées de cette baie et sur l'île de Santa Catharina, que le travail incessant du temps et des vagues a, dit-on, séparée autrefois du continent!

Cette île, dont la longueur est d'environ neuf lieues, et la largeur de près de deux lieues et demie, est peut-être le site le plus agréable de tout le Nouveau Monde, et justifie pleinement le surnom de Paradis du Brésil qui lui a été donné. Il est vrai qu'elle n'a pas joui toujours d'une si bonne réputation, et que, dans la siècle dernier, elle fut au contraire regardée, sans doute à cause de son isolement et des déprédations des sauvages, comme une région disgraciée,

digne tout au plus de servir d'asile à des proscrits, d'où le nom de Desterro que porte encore sa capitale. Aujourd'hui, que les sauvages ont été soumis ou expulsés, ce pays s'est rempli de paisibles colons qui se livrent fructueusement aux travaux agricoles ou aux opérations du commerce. Si quelque poëte passe un jour dans cette île, amoureusement carressée par les marées de l'Océan, il chantera ses pâturages fleuris, ses bocages de citronniers où le serpent de corail devient chaque jour plus rare ; il dira le parfum de ses brises, le ramage de ses oiseaux, les couleurs brillantes de ses papillons, de ses picaflors, de ses innombrables oiseaux-mouches, CETTE CHEVELURE DU SOLEIL ; pour moi, voyageur emporté par la rapide vapeur, je ne puis que saluer en passant cette belle hespéride américaine, et lui souhaiter un historien qui nous raconte ses merveilles et ses espérances. Je dirai, cependant, que la province de Santa Catharina, qui se compose de cette île délicieuse et d'une portion considérable du continent, présente une superficie de 25 lieues carrées, une extension continentale dont la longueur est de 60 lieus carrées, et la largeur de 25 lieues, et finalement, une population approximative de 130 mille âmes. L'agriculture et l'industrie ont encore de grands progrès à faire dans cette fertile région où les productions de l'Europe et celles des tropiques réussissent également bien, et où deux colonies d'émigrants sont aujourd'hui en pleine voie de prospérité.

§ III.

RIO JANEIRO.

La traversée de Santa Catharina à Rio Janeiro est environ de 87 lieues. Je l'effectuai en 27 heures et par une mer si calme qu'elle semblait sommeiller. Bientôt j'apperçus la cime rocheuse et les flancs tourmentés du Pao d'Açucar (Pain de Sucre). Il me rappela le Bec de l'Aigle de la Ciotat, sur les côtes de la Provence, et me sembla avoir été placé là comme un vigie de granit pour signaler aux navigateurs l'entrée mystérieuse de la baie. C'est une passe assez étroite mais sûre qui s'ouvre entre deux pics de rochers, portant deux forteresses capables, à elles seules, d'en interdire l'accès aux plus formidables vaisseaux. Celle de droite est le fort Sainte-Croix, dominant une pittoresque langue de terre, et celle de gauche, le fort Saint-Jean, qui apparaît au milieu d'une riante verdure.

A mesure que le steamer avançait dans ce sanctuaire de l'Atlantique, je me sentais saisi d'émotion et de respect à la vue de ces îles couronnées de feuillages inconnus, et qui, grâce à une erreur d'optique, semblaient accourir vers le bateau comme autant de néréïdes parfumées de fleurs de jasmin et d'oranger !

Les rives sinueuses du golfe qui allait toujours s'élargissant, défilaient devant moi, surchargées d'une brillante végétation tropicale, de maisons de plaisance et d'édifices publics. A droite, c'était les pittoresques jardins que baigne la petite baie de Jurujuba, la Praia de Carahy, San Domingo et

les gracieux environs de Nitherohy. A gauche, les bords, plus escarpés, de la baie de Bota-Fogo, la pointe de Flamengo, les falaises de la Gloria, enfin, la ville de Saint Sébastien de Rio Janeiro, ou comme on l'appelle communément, Rio Janeiro, la capitale de l'empire du Brésil, indolemment étendue sur la plage, en face de l'île fleurie des Cobras. On dirait une odalisque faisant la sieste au bord du Bosphore en attendant l'heure du bain. Autour d'elle l'air est embaumé de senteurs voluptueuses, et, pour la protéger de toute surprise indiscrète, le mont Corcovado déploie derrière elle sa longue chaîne, dont la pente est tout ombragée de massifs d'arbres aux larges feuilles, sous lesquels se cachent des milliers de blanches villas, avec leurs treillis et leurs fontaines. Rio Janeiro est orné d'élégants édifices, sur lesquels s'étend un ciel d'azur toujours illuminé par les rayons du soleil ou les auréoles des étoiles. La ville impériale, toute remplie de promenades, de jardins, de squares, de kiosques et de bosquets, se déploie le long de la mer sur une espace égal à celui qui est occupé en Europe par des villes comme Marseille, Vienne ou Madrid. La partie neuve est sillonnée de rues larges et bien pavées, parmi lesquelles celle d'Ouvidor, où les industriels français ont établi leur quartier général, et la rue Directa, qui est le centre d'un grand mouvement d'affaires commerciales, et où l'on peut voir tous les matins des belles négresses vendant les produits des jardins du voisinage.

Quel plaisir n'ai-je pas éprouvé surtout à

parcourir les charmantes hauteurs de la Gloria ! J'apercevais, de ce promontoire, l'île des Cobras, touchant presque aux quais de la cité, tellement qu'au moyen de deux moles il sera facile de donner prochainement à Rio Janeiro un port de guerre et un arsenal des plus spacieux et des mieux abrités.

Je voyais aussi, de l'autre côté de la baie, l'hôpital de Jurujuba, qui m'offrit plus d'une ressemblance avec celui de Saint-Mandrier, s'élevant au pied du Cap Cépé, sur le bord de la grande rade de Toulon. Enfin, je pouvais distinguer, dans l'immense bassin de la baie s'enfonçant bien avant vers le nord, l'île du Gouverneur, pareille à un navire à l'ancre, et au sud de laquelle passe la ligne des vapeurs qui desservent le chemin Mauá. Lorsque j'avais rassasié ma vue de ce grandiose spectacle, c'était pour moi un agrément nouveau de descendre sur la plage unie de Flamengo, afin de respirer les bouffées de la brise marine et de fouler les blancs tapis de sable en rêvant aux futures destinées du jeune monde américain.

Je l'avouerai : si quelque touriste m'eût raconté, en Europe, la moitié seulement des choses que j'ai vues de mes yeux, j'aurais cru devoir faire l'éloge de son imagination, mais il m'eût été difficile d'admettre la véracité de son récit, tant on est habitué dans le vieux monde à se faire de chétives idées sur le développement social de l'Amérique du Sud !

Heureusement le Brésil ne s'est point préoccupé de ces injustes appréciations de l'esprit européen. Après quelques hésitations, inévitables aux jeunes États, il a fait comme le philosophe à qui l'on niait

le mouvement, il a marché ; et il a fait déjà tant de chemin en avant, qu'il peu dire avec fierté à certaines nations de l'Europe :—Que signifient vos dédains et vos orgueilleuses prétentions ? Je suis d'hier, et je vous ai dépassées dans le progrès, vous dont la naissance remonte à plus de quinze siècles ! Vous en êtes encore à soupirer après la liberté, et, dans mes institutions, la liberté coule à pleins bords, se conciliant parfaitement avec l'ordre et l'autorité. Libre à vous de retourner à l'enfance des sociétés, mais du moins, rendez plus de justice à qui peut vous donner d'efficaces exemples de progrès social.

On dira peut-être que l'institution de l'esclavage est un tache pour un gouvernement aussi avancé que l'est de nos jours celui de Brésil : il est hors de doute que, chez une société qui a le christianisme pour base, l'esclavage est une anomalie, une dérogation au dogme évangélique, et, par cette raison, il doit tendre à disparaître du milieu des nations réellement civilisées. Mais le gouvernement du Brésil n'a pas inventé la servitude de la race noire au profit de la blanche. Cette institution s'est établie et s'est propagée sous le régime colonial. Elle est le fait des gouvernements européens, qui l'ont, il est vrai, successivement abolie, à l'exception de l'Espagne, qui la tollère encore dans l'île de Cuba.

Ce triste héritage légué par la métropole, a dû être, dans l'intérêt même des esclaves, provisoirement accepté par le Brésil indépendant. La subite émancipation des noirs, sans préparation aucune, sans initiation préalable à la liberté, aurait eu pour résultat, de livrer à la misère, et à la faim une

nombreuse population dont on voulaif assurer le bien-être.

Faut-il conclure que le Brésil se constitue, comme le font à cette heure quelques États à esclaves de l'Amérique du Nord, le défenseur officieux de l'esclavage ? Une telle assertion serait calomnieuse. Les hommes qui, sous les heureux auspices de D. Pedro II, dirigent en ce moment les affaires du pays, sont trop éclairés pour ignorer qu'il existe aujourd'hui, dans les deux mondes, une opinion contre laquelle aucune controverse ne saurait prévaloir. Or, cette opinion toute puissante a condamné sans appel le principe qui fait de l'homme la propriété de l'homme, et l'autorise à vendre ses enfants comme les petits de l'animal. L'abolition officielle du servage des noirs n'est donc plus au Brésil qu'une affaire de temps. Déjà des écrivains brésiliens, hommes aux pensées généreuses, préparent chaque jour l'évènement pacifique d'une réforme pour laquelle leur pays se trouve dans des conditions plus avantageuses que ne le sont les États à esclaves de l'Union Américaine. Il est de fait que le régime auquel sont soumis les Nègres brésiliens est généralement exempt de ces rigueurs inhumaines qui, ailleurs, le rendent si odieux. De plus, et ceci est très-important, des moyens de se libérer sont laissés à tout esclave laborieux et capable de sentir les avantages de la liberté. Ces circonstances qui sont déjà un acheminement vers l'émancipation définitive de la race noire, permettent d'espérer que l'heure n'est pas éloignée où le Brésil fera disparaître de son sein un institution que repoussent

ses tendances libérales et qui finirait par devenir un obstacle à la colonisation de ses province.*

Si, maintenant, je jette un coup d'œil rapide sur le territoire neutre de la ville de Rio Janeiro, territoire qu'il ne faut pas confondre avec celui de la province du même nom, dont Nitherohy est la capitale, je trouve que rien n'est plus pittoresque, plus riant que les environs de la métropole du Brésil. La campagne, où s'élèvent des milliers de gracieuses quintas, est trop accidentée pour être propre à la grande culture, mais la fertilité du sol et la certitude de trouver sur les marchés de la ville un sûr débouché pour les produits agricoles, y sont un puissant stimulant pour une foule de petits propriétaires qui ont réussi à recueillir dans leurs champs la plupart des fruits de l'Amérique et de l'Europe. L'abondance des eaux, la sérénité habituelle de l'air et la chaleur du soleil, agissant simultanément sur la végétation, lui donnent une luxuriance réellement merveilleuse. La famille des légumineuses se trouve là au grand complet, ainsi que celle des fruits à noyeaux. Mais les végétaux que l'on cultive avec prédilection sont la mandioca, dont la racine farineuse est l'aliment le plus ordinaire du peuple ; l'igname qui, planté au bord des ruisseaux, donne une incroyable abondance de tubercules et de tiges, constituant un excellent

* Les nègres au Brésil peuvent se créer une position honorable, et exercer les professions les plus dignes. C'est ainsi que, à la cathédrale de Rio Janeiro, la messe de midi est célébrée par un ecclésiastique nègre assez agé et parfaitement respecté. Il n'en est pas de même dans les Etats à esclaves de l'Union Américaine, où le nègre, même affranchi, est toujours regardé comme une chose, jamais comme un homme.

comestible; le capin et le millet fournissant un fourrage copieux dont on nourrit surtout les vaches laitières. On y cultive aussi de nombreuses variétés de haricots, le coton, la canne à sucre, le tabac, et spécialement le cafier, qui fournit des produits considérables à l'exportation, bien que son acclimation ne date guère que d'un demi-siècle.

Près de quitter un ville à laquelle la résidence de la Cour brésilienne, des Chambres et des hauts fonctionnaires de l'Empire donne nécessairement une importance et une physionomie exceptionnelles, qu'il me soit permis d'ajouter ici quelques détails spéciaux, recueillis dans mes voyages, et qui prouveront aux plus incrédules que la prosperité du Brésil n'est plus aujourd'hui à l'état problématique.

POPULATION.

La population approximative de la ville de Rio Janeiro est de 350 mille habitants, de toutes les nuances de couleurs, et parmi lesquels se trouvent des étrangers de toutes les régions du globe.

ÉCLAIRAGE AU GAZ.

C'est au zèle et à l'activité du Baron de Mauá que Rio Janeiro est redevable d'être la ville la mieux illuminée du Nouveau Monde; la Compagnie qui lui doit sa création n'a pas cessé depuis cette époque de fonctionner avec un succès qui va toujours en progressant. Les chiffres suivant pourront en fournir la preuve :—

ÉCLAIRAGE.

		Public.		Privé.
On comptait	en 1855,—	1,487	becs de gaz.	950 id.
	en 1856.—	2,025	id.	2,026 id.
	en 1857.—	2,846	id.	3,021 id.
	en 1858.—	3,419	id.	3,607 id.
	en 1859.—	4,124	id.	4,309 id.
	en 1860.—	4,649	id.	4,828 id.

Le 25 février, 1860, l'ensemble des tuyaux conducteurs occupait un périmètre de 100 milles d'étendue. A cette date, le service de l'éclairage public, tel que peuvent l'alimenter les magnifiques usines d'Aterrado, avait à peu près atteint ses dernières limites; mais l'éclairage des maisons des particuliers promettait de prendre encore de l'extention; à tel point que la Compagnie se trouvait momentanément dans l'impossibilité de satisfaire à toutes les demandes qui lui étaient adressées.

On comprend aisément d'après ceci, que la situation financière de cette Compagnie soit une des plus brillantes du monde industriel. En effet, pendant que le premier dividende sémestriel de 1855 présente une somme de 12 mille reis par action, le dividende correspondent de 1859 s'élève à la somme de 21 mille reis, également par action. Des documents officiels que j'ai sous les yeux établissent, en outre, que les bénéfices des actionnaires, pour 1860, devront s'élever au 14 0/0, et ils ne sont pas au bout de leur période ascendante! Inutile de dire que le placement des actions, dont le total s'élève à 8,000,

à raison de 300,000 reis l'une, est complètement épuisé.*

CHEMINS DE FER.

Je commence par celui de Pétropolis. Son inauguration remonte au 30 avril 1854, époque où fut lancée la première locomotive qui ait foulé le sol brésilien. C'est à cette occasion mémorable que Dn. Evangélista Irènêo de Souza, Directeur de la Compagnie fondatrice, et déjà honoré de plusieurs distinctions pour des services rendus au pays, reçut de S. M. l'Empereur le titre de Baron de Mauá.

L'histoire de ce chemin mérite d'être mentionnée, car elle n'est pas une légère preuve de ce que peut, pour la réalisation d'une œuvre importante, le génie et la persistance d'un homme dévoué aux intérêts et à la gloire de son pays.

Il faut savoir d'abord que Pétropolis est une ville encore naissante, située dans les gorges de la Serra d'Estrella, au nord de Rio Janeiro, et à 300 pieds au-dessus du niveau de la mer. C'est un site enchanteur où n'arrivent jamais les fièvres qui se montrent par fois dans les lieux voisins des marécages. On y jouit d'une vue magnifique et d'un paysage dont on peut se faire une idée en se représentant un rustique dessin de la Suisse, embelli de la grandiose végétation équatoriale. En 1837, un misérable village, du nom de Corrego Secco, étendait ses chétives cabanes dans ce lieu charmant, lorsque D. Pedro 1er entreprit d'y établir une colonie d'Allemands. Les troubles politiques

* 300,000 reis, au change de 360 reis le franc, rep é entent la omme de 833 francs.

de cette époque empêchèrent l'entière réalisation de ses projets, exécutés depuis sur un plus large plan par l'Empereur actuel. Aujourd'hui, Pétropolis, devenu le Saint-Cloud du Brésil, possède un remarquable palais impérial, et de très-beaux hôtels où la Cour et les Ministres étrangers vont passer la saison d'été. La ville, dont la population approche de dix mille âmes, prolonge chaque jour ses rues et ses allées autour de côteaux encore couverts de forêts vierges; sa campagne est sillonnée de routes commodes, et semée de jolies maisons de plaisance, dont un assez grand nombre appartiennent à des familles anglaises. Malgré ces avantages, Pétropolis, au temps où fut établi son chemin de fer, était une station sans issue, et par conséquent, peu passante, sous le point de vue commercial. Aussi, la voie ferrée de la Compagnie Mauá n'eut-elle d'abord qu'un succès négatif, et se trouva pendant cinq ans (de 1854 à 1859) dans l'impossibilité de payer aucun dividende à ses actionnaires. Au milieu de ces circonstances critiques, la Compagnie crut devoir réclamer l'appui du gouvernement. Elle s'adressa aux chambres, mais la loi votée en 1856 par les Représentants, et d'après laquelle l'État aurait garanti pendant dix ans à la Compagnie un faible dividende de 5 0/0, ne fut point adoptée par le Sénat. Ainsi la situation des choses ne s'améliorait pas. Cependant le Baron de Mauá ne perdit point courage, et les actionnaires eurent assez de confiance en lui pour attendre résolument la fin de la crise. L'évènement a prouvé qu'ils avaient pris le bon parti. Selon les prévisions de leur directeur, en terminant

la grande route de Pétropolis à Juiz de Fora, laquelle n'a pas moins de 150 kilomètres et traverse les centres peuplés et producteurs de la province de Rio Janeiro, la Compagnie de l'Union et Industrie faisait du chemin Mauá une artère de première ligne. Il est certain que dès lors cette dernière entreprise est entrée dans une phase prospère ; Mr. de Mauá n'a point balancé à déclarer que, désormais, il n'aurait plus besoin de solliciter les secours de l'État, et il a pu, en 1860, payer aux actionnaires un dividende de 5 0/0. Cette situation ne pourra que s'améliorer encore en 1861, car c'est dans le courant de cette année que la route rurale sus-mentionnée sera poussée jusques au sein même de la province de Minas Geraes, et augmentera considérablement, pour le chemin de Mauá, le nombre des voyageurs et des transferts commerciaux.

On peut, par cet appendice, juger de l'importance qui s'attache aux grandes routes publiques, et spécialement à celle tracée par la Compagnie de l'Union et Industrie. Non-seulement cette dernière ouvre un écoulement aux récoltes de café et aux autres produits de Rio Janeiro, mais encore, longeant la pittoresque vallée de Piahabanha, elle traverse le Parahiba et gagne la vallée de Parahibuna, où s'arrêtent les travaux actuels. Elle assure aux habitants de ces contrées le moyen d'en exporter les produits avec une économie de 60 0/0. Cette route, complètement achevée, devra toucher à la barre du rio de las Velhas, grand tributaire navigable du majestueux San-Francisco : c'est dire qu'elle est destinée à favoriser puissamment les intérêts commer-

ciaux et agricoles de plusieurs provinces.

Ce chemin de Mauá me rappelle une opération qui fait le plus grand honneur aux talents de l'ingénieur Mr. Milligan. Il s'agissait de substituer aux dix ponts de bois, détériorés par la vétusté et supportant les railways, autant de ponts en fer. Dans le cours d'une année, cet échange fut heureusement accompli sur neuf points différents. Restait à remplacer le dernier pont, celui de Bonza, lequel par sa longueur, qui n'est pas moindre de 184 palmes (près de 37 mètres), offrait de sérieuses difficultés, attendu qu'il fallait faire cette substitution sans que la marche des convois fut interrompue ou troublée. Sur les plans de Mr. Milligan, un pont de fer fut donc construit auprès du vieux pont de bois vermoulu, et, en quatre heures de temps, 70 travailleurs, dirigés par le vigilant et infatigable administrateur Payne, exécutèrent ce tour de force et d'adresse sans le plus léger accident.

Grâce à cette hardie réparation, le chemin Mauá présente une parfaite sécurité aux voyageurs qui, des bords de la baie de Rio Janeiro, veulent se rendre au pied de la montagne d'Estrella, où des voitures les attendent pour les transporter à Pétropolis.

CHEMIN DE FER DE DON PEDRO II.

Cette voie, dont l'initiative est due à l'Empereur actuel, est la base d'un système de railways destiné à changer un jour la face du Brésil et même de l'Amérique méridionale. Jusqu'à nos jours, on a rêvé la chimérique jonction des grands fleuves amé-

ricains par d'impossibles canaux. C'est aux locomotives à trancher la question. Une ligne ferrée partie de Rio Janeiro va franchir le Parahiba, étendre ses ramifications dans Minas Geraes, Bahia, Pernambuco; passer le San-Francisco, irradier dans le Brésil septentrional, toucher à la rivière des Amazones et unir le Rio Negro à l'Orénoque. Un autre système, parcourant Saint-Paul et Mato-Groso, se reliera au Pérou, à la Bolivie, et de là, aux ports du Pacifique, tandis qu'un troisième rameau, se déployant au sud, traversera Rio Grande et la Bande Orientale, pour toucher à Buénos Ayres, au Rosario, à Cordova, et de là s'avancer vers les Cordillères pour donner la main aux chemins de fer du Chili. Tel est le plan qui est en train d'exécution et qui certainement sera réalisé avant un demi-siècle. C'est là, quoique l'on dise, une entreprise glorieuse, et dont la seule idée fait plus d'honneur au prince éclairé qui est à la tête des libres institutions du Brésil que la fastueuse érection de ces inutiles tas de pierres, élevés jadis par les Pharaons sur les sables du Nil, et même que la manie toute moderne de remplir les capitales d'hôtels et de palais.

Le chemin de fer de Don Pedro II se composera de trois sections.

La première section, de 38 milles et demi anglais et allant de Rio Janeiro à Bélem, est seule livrée à la circulation.

La deuxième section, où la nature semble avoir accumulé tous les obstacles, ne comprend pas moins de 12 tunnels, dont le plus court à 300 pieds, et le plus long 7,040 pieds. Le total des distances par-

courues par les tunnels est de 15,512 pieds ; celle de la section se terminant au confluent du Pirahy et du Parahiba est de 18 milles.

La troisième section ou embranchement de Minas comprend un assez grand nombre de stations et touche définitivement à Porto Novo de Cunha......

La longueur de toute la ligne, depuis Rio Janeiro, sera de 252 milles.

CHEMIN DE FER DE SAN-PAULO.

Cette ligne qui part de Santos, ville maritime de la Province de San Paulo, se termine provisoirement à Jundiahy, dans l'intérieur de la même province. C'est le tronc d'un système de railways dont les rameaux sont destinés à s'étendre vers Campinas, Limeira, Rio Claro, et à irradier un jour vers les rives du haut Paraná, Minas Geraes et Mato-Grosso. On comprend dès lors toute l'importance qui s'attache à cette ligne dont la concession a été accordée, le 26 avril 1856, à M.M. le Marquis de Mont Alegre, l'honorable Conseiller José Antonio Pimenta Bueno, et le Baron de Mauá.

Je n'ai pu visiter qu'imparfaitement l'ensemble des travaux, mais je puis affirmer qu'ils étaient poussés avec une activité et une intelligence qui fait le plus grand honneur à Mr. James Brunlees, l'ingénieur en chef. Cette voie, qui se compose de 3 stations : Santos, San Paulo et Jundiahy, aura l'avantage d'ouvrir l'intérieur de la province au commerce brésilien. Je ne puis mieux compléter ce que j'ai dit sur les chemins de fer brésiliens qu'en rendant hommage aux hommes d'État comme aux

ingénieurs qui en ont approuvé les plans ou qui en dirigent les travaux ; leur activité, leur intelligence et la bonne harmonie qui règne parmi eux leur font le plus grand honneur, et rendent on ne peut plus légitimes les espérances de tous les amis du Brésil.

Parmi ces hommes dignes de la reconnaissance du Nouveau Monde, je me plais à citer Mr. le Président Ottoni, dont les talents et l'énergie ont triomphé de toutes les difficultés ; le major Ellison, américain du nord, qui, à titre d'ingénieur en chef, a préside aux travaux d'étude et d'exécution ; l'inspecteur Général Mr. Vleminox, homme instruit, intelligent et de l'affabilité la plus aimable à l'égard des étrangers.

L'heureux succès de l'entreprise est principalement dû à l'activité de ces personnages, parfaitement secondés d'ailleurs par les chefs de service, les employés, mécaniciens, constructeurs, ouvriers belges, français ou anglais, placés sous leurs ordres.

DOCK OU BASIN DE CARÉNAGE.

Je ne puis me résoudre à quitter la capitale de l'empire brésilien sans dire quelques mots de cet ouvrage monumental, effectué dans l'île des Cobras et sur lequel M. Henri Law, ingénieur civil, a bien voulu me donner les plus intéressants détails. Lorsqu'il a pris la direction des travaux, aucun plan n'avait encore été adopté pour la construction du dock. On s'était seulement occupé de déblayer une partie considérable du terrain montueux où il devait être creusé ; mais le 6 janvier 1837, après l'adoption définitive de ses plans, l'ingénieur anglais procéda

à l'ouverture des travaux en présence de l'Empereur et des premiers fonctionnaires de l'État.

Ce qui fait la beauté spéciale de ce dock, et lui donne un avantage que n'ont pas les magnifiques bassins de carénage de Brest et de Toulon, c'est d'être entièrement taillé dans la roche vive. Elle est formée de gneis, veiné de trap et de quartz, et présente quelques défectuosités dans sa composition. Il a fallu, pour opérer le creusement, employer le fluide galvanique, en se servant de batteries de fer et de zinc dont l'action était augmentée par l'effet dilatant de l'acide sulfurique.

En faisant jouer simultanément plusieurs mines on a pu parvenir à couper la roche aux points où l'on voulait et sans avoir égard à la stratification. Puis, au moyen de machines à vapeur, on a retiré les fragments de rocher du fond de l'excavation.

La longueur du dock est de 300 pieds à l'orifice, et de 286 au fond. La largeur, qui est de 92 pieds à la partie supérieure, est de 30 pieds à la partie la plus basse. La profondeur du bassin est de 33 pieds et celle de l'eau de 28. Les parois intérieures sont taillées en degrés qui ont chacun 5 pieds de long sur un pied de hauteur. Ces marches doivent servir non-seulement à rendre toutes les parties du dock accessibles aux ouvriers, mais encore à recevoir les étais pour étançonner les vaisseaux en radoub. Au pourtour du dock sont deux galeries : une à 8 et l'autre à 18 pieds au-dessus du sol. En outre, deux profondes entailles se trouvent au centre de chacun des côtés ; elles ont une longueur respective de 90 pieds et sont séparées par une espace de 70

pieds. La destination de ces entailles ou excavations est de recevoir les roues des vaisseaux à vapeur.

L'entrée du dock à 70 pieds de largeur et se ferme par une caisson ou porte mécanique en fer, construite de manière à ce que la partie supérieure présente un pont, afin de passer d'un côté à l'autre du bassin. Cette porte ne joue pas de la façon ordinaire, mais elle est appuyée sur les extrémités du dock et maintenue en place par la pression même de la mer, pesant sur le caoutchouc élastique vulcanisé dont la surface du caisson est revêtue. L'eau elle-même élève ou abaisse le caisson, selon qu'elle entre par l'écluse ou s'échappe par le tube à siphon.

Le dock se remplit au moyen d'un robinet qui traverse le corps du caisson, et se vide à l'aide de deux fortes pompes mises en mouvement par une machine à vapeur de la puissance de 40 chevaux, placée dans une construction attenante. Il y a là, du reste, au service du dock, deux pompes, deux machines à vapeurs et deux chaudières, et lequel que ce soit de ces engins peut fonctionner avec chacun des autres.

Tel était l'état du dock lorsque je l'ai vu en novembre 1860. L'ouvrage était à peu près fini ; il ne s'agissait plus que de faire sauter la paroi de roche, laissée jusqu'alors à son entrée pour en interdire l'accès à la mer. Voici comment on se proposait d'exécuter cette opération : Deux tunnels, pratiqués dans la cloison, devaient recevoir chacun une boîte contenant mille livres de poudre à canon. Au moment fixé, une batterie galvanique mettrait

le feu aux deux mines et déterminerait l'explosion. Les débris seraient ensuite retirés de l'eau par le moyen d'une machine hydraulique construite à cet effet.

J'oubliais de dire que, pendant la construction du dock, un incident des plus graves et des plus inattendus nécessita la suspension des travaux. Une défectuosité ou crevasse naturelle de la roche ayant présenté une ouverture, précisément du côté de l'entrée, l'Océan fit invasion dans le chantier, et il devint indispensable de construire une écluse pour mettre à sec le lit de la mer et élever en maçonnerie la pyle nord de l'entrée.

Cette circonstance, et plus encore la nécessité d'attendre l'arrivée d'ingénieurs et mécaniciens anglais, occasionnèrent un délai de plus d'une année. Malgré ce contre-temps, le dock devait être terminé dans le courant de 1860.

Comme on le voit, la statistique aurait une ample moisson à faire dans la métropole brésilienne, et il serait aussi utile qu'intéressant de pouvoir parcourir, dans un livre consciencieusement écrit, l'histoire d'une civilisation, naissante encore, mais beaucoup plus avancée qu'on ne le présume. Les communs intérêts des deux mondes ne seraient pas médiocrement servis si l'on savait un peu mieux à quoi s'en tenir sur les ressources, les produits, les aspirations, les progrès matériels et intellectuels d'un pays qui attire toujours plus l'attention des commerçants, et où un si grand nombre d'émigrants européens pourraient être disposés à aller dresser leur tente.

SERVICES DES BATEAUX A VAPEUR.

Il existe d'Europe à Rio Janeiro, et VICE-VERSA, deux services de bateaux à vapeur ou steamers.

Un anglais, partant de Southampton le 9 de chaque mois et touchant à Rio Janeiro en 24 jours.

L'autre, français, partant de Bordeaux le 25 de chaque mois et touchant à Rio Janeiro en 21 jours. De la capitale du Brésil, deux steamers, de dimension inférieure, continuent la ligne jusqu'à Monte-Video et la Plata où ils arrivent après 5 jours de navigation.

Le Brésil possède lui-même de nombreux services à vapeur, entretenus par des compagnies dont plusieurs sont subventionnées de l'État. La principale est :—

La Compagnie impériale, faisant le service du littoral brésilien par deux lignes dont les bateaux partent tous les quinze jours de Rio Janeiro : la ligne du sud qui touche à Santa Catharina, à Rio Grande et s'arrête à Monte-Video, d'où le bateau repart, 42 heures après, pour Rio Janeiro, &c. La ligne du nord qui touche à Bahia, Maceio, Pernambuco, Parahiba, Natal, Ceará, Maranhão, et s'arrête à Pará, où le vapeur stationne 36 heures et repart après pour Rio Janeiro.

Plusieurs autres lignes relient entre elles les provinces du littoral, et rendent ainsi les plus grands services en facilitant les transactions des commerçants et la circulation des voyageurs.

Pour achever de donner un juste idée de l'état prospère de la civilisation brésilienne, je dirai que Rio Janeiro possède une académie de médecine, un institut historique et géographique, un institut

commercial, une institution pour les enfants aveugles, une autre pour les sourds et muets; un hospital de la Miséricorde et un lazaret, une académie des beaux-arts, un conservatoire de musique et une école de déclamation dramatique, nn musée national, une bibliothèque publique de 100 mille volumes, une académie de musique, deux théâtres lyriques, &c.

PONTA D'AREA.

Cette localité, située sur le bord oriental de la baie de Rio Janeiro et qu'une colline sépare de Nitherohy, renferme une très-belle fonderie d'ouvrages en fer et en bronze. C'est encore une création de M. de Mauá, qui en a doté le pays le 1er juillet 1854. Elle rend les plus grands services en livrant chaque jour au gouvernement et à l'industrie une foule d'ouvrages qu'il fallait autrefois aller chercher à grands frais dans les ateliers de l'Europe. On y a coulé 3 bombardes en bronze et de grande dimension, pour lancer des boulets et des grenades; divers engins de guerre, et 10 colonnes à phare pour les rives de l'Amazone. On y fabrique toutes sortes d'ouvrages en bronze pour décorer les maisons, les édifices publics, les jardins, les tombeaux; des tuyaux, des lampadaires pour le gaz; des ustensiles pour la boulangerie et tous les métiers, des agrès pour les navires, &c., &c. La fonderie de Ponta d'Area construit aussi, en grand nombre, des bateaux à vapeur et des ponts en fer, des chaudières et des machines de tout genre. La valeur des œuvres de cette usine, qui est un vrai titre de gloire pour celui qui l'a créée, a été, dès la première année,

de 2,522, 800 francs, donnant pour la Compagnie un bénéfice net de 534, 800 francs.

Cet établissement, où les travailleurs de tous les pays sont admis sans distinction de nationalité, occupait, quand je l'ai vu, 666 ouvriers, dont 209 brésiliens, 200 portugais, 41 anglais, 11 allemands, 7 français, 7 belges, 2 suisses, 4 espagnols, 1 italien, 10 chinois, 124 africains et 50 créoles.

FABRIQUE DE BOUGIES STEARIQUES.

Je puis à peine mentionner ici cet utile établissement, qui se trouve, depuis cinq ans, sous la direction de M. J. A, Ferreira de Almeida, et qui produit actuellement 800 livres de bougies stéariques par jour. Il en doit produire à présent plus de 2,000, par l'emploi d'une machine qu'on attendait de France.

§ 4

BAHIA.

Je n'ai fait que peu de séjour à Bahia, ville spécialement fréquentée du commerce européen, et, toutefois, médiocrement connue sous plus d'un rapport. Elle est située au nord-est et à 240 lieues de

Rio Janeiro, distance que les steamers de la Compagnie brésilienne du nord franchissent en trois jours.

La position la plus avantageuse pour bien jouir du panorama de Bahia est celle du navire qui se présente à l'entrée de la baie de Tous-les-Saints. On peut alors la voir dans toute sa pittoresque et originale beauté, déroulant, au pied d'une montagne et sur une étendue de plus d'une lieue, le double amphithéâtre de ses sveltes maisons.

Celles de la ville basse forment une labyrinthe de ruelles étroites et tortueuses; elles ont l'air de se presser sur la plage afin de tremper leurs pieds dans la mer. Au contraire, celles de la ville haute, élégantes, aérées, ceintes des feuillages et des fleurs de la Flore du tropique, paraîssent regarder indifféremment l'Atlantique avec sa houle blanche, ses larges bancs de sable, ses plaines verdâtres, sillonnées par les embarcations des pêcheurs de baleines.

A peine descendu dans les rues de la ville basse, vous vous trouvez au milieu d'une foule compacte de vendeurs, d'acheteurs, de commis, de voyageurs, de gens affairés parlant tous les idiomes du globe. Prenez garde surtout d'être heurté par ces colosses noirs qui marchent ensemble et d'un pas mesuré par un chant monotone. Chacun s'écarte à leur passage, car ils portent, suspendus à des madriers, d'énormes barriques de café, des ballots de coton, des sacs de riz, tous les produits que la riche province de Bahia échange avec le reste du monde.

Ne croyez pas que ce soit par hyperbole que je donne l'épithète de riche à cette partie du Brésil. L'ex-

pression dont je me sers est ici toute vraie, toute positive. La province de Bahia, qu'on peut regarder comme la plus ancienne de l'Empire, est riche comparativement, en population, puisqu'elle a plus d'un million d'habitants; elle est riche en belles forêts remplies de bois recherchés pour l'ébénisterie et la construction; riche en produits agricoles, car, outre ceux que je viens d'énumérer, elle fournit encore la canne à sucre, la cannelle, le cacao, la mandioca, le jalapa, l'ipécacuanha et un nombre prodigieux de plantes médicinales; elle est riche en oiseaux admirables par leur plumage, leur grâce, leurs variétés infinies, parmi lesquels on peut remarquer les aras, les tucans, des légions de perroquets et de passereaux merveilleusement coloriés, des nués d'oiseaux mouches qu'on prendrait pour des fleurs volantes; elle est riche, enfin, en métaux précieux, en minéraux de tout genre, puisqu'elle possède les mines de diamants de Sincora, et de Lençoes, des mines d'argent, de fer, de cuivre, de marbre et de houille.

Bahia, capitale de la province et seconde ville de l'empire brésilien, a une population de 170 mille âmes, et un port qui est un des meilleurs de l'univers, soit pour les navires de guerre, soit pour les navires marchands, qu'on y voit arriver de tous les ports des deux continents.

Il existe à Bahia trois banques de commerce, cinq maisons de crédit, des fabriques de tissus, des rafineries de sucre et de savon; un musée, une bibliothèque publique, une faculté de médecine, un archevêché, et une foule d'établissements et d'édi-

fices publics.

Le mouvement commercial, résultant de l'importation et de l'exportation, opère sur une valeur de 144 millions de francs. Il occupe annuellement une moyenne de 1,500 navires.

Le revenu public dépasse 24 millions de francs.

Nul doute, d'ailleurs, que l'achèvement du chemin de fer, qui est en pleine voie d'exécution, ne double en peu de temps, le nombre et l'importance des transactions commerciales de ces deux provinces et n'augmente considérablement le chiffre de leurs revenus.



§ 5.

PERNAMBUCO.

La noire fumée du steamer s'élève et tourbillonne dans le bleu du ciel. Je dis adieu à Bahia et me dirige vers le nord, saluant à mon passage Condé, Sergipe, Maceio, où je m'arrête quelques heures, et une foule d'autres villes à demi-cachées sous les palmiers, et bordant une côte rocheuse qui semble vouloir se rapprocher toujours plus du vieux continent.

Me voici enfin à Recife, à Pernambuco, à Olinda.

Si vous êtes bien aise de vous faire une juste idée de la situation topographique de ces trois villes qui n'en forment aujourd'hui qu'une seule, transportez vous sur le cap verdoyant où se trouve Olinda, très-florissante autrefois mais qui n'est plus guère à cette heure qu'un gracieux faubourg de Pernambuco, ou plutôt un groupe de solitaires villas où l'aristocratie de cette dernière cité va passer, à un air pur et frais, les mois de la chaude saison.

Arrivé sur les hauteurs d'Olinda, vous aurez, à l'est, l'Océan sans limites ; au sud, à une petite lieue, le port de Recife, formé par la mer et deux rivières navigables : le Biberibe, qui, venant des environs d'Olinda, longe constamment la plage dont il fait un isthme, et le Capibaribe, dont les deux branches, après avoir enlacé Pernambuco ou le nouveau Recife de leurs méandres, vont se jeter, l'une dans le petit port des Afogados, l'autre dans le grand port marchand. Toute la côte est défendue par cette longue cordillère sous-marine qui, de Santa Catharina juqu'au Pará, cotoie le littoral américain. Au nord et à l'ouest vous découvrirez de gracieux paysages, des forêts, des vallons, des plaines cultivées, des cours d'eaux et des prairies naturelles.

La position de Pernambuco entre les deux fleuves et la mer qui la baignent lui donnent une certaine ressemblance avec Venise ; seulement avec ses élégantes gondoles et son golfe qui sommeille toujours, la reine de l'Adriatique est d'une physionomie plus douce et plus calme que la ville brésilienne, entourée d'une nature encore à demi-sauvage et des vagues indociles de l'Océan.

Avec une population de près de 100 mille habitants, Pernambuco possède une université de premier ordre, un lycée où l'on apprend à peu près toutes les sciences et toutes les langues, de nombreuses écoles primaires, un palais où réside le gouverneur, d'élégants édifices, surtout dans les quartiers neufs de Boa Vista ; un archevêché, divers hospices, un théâtre, une usine d'éclairage au gaz.

Des troubles politiques dont l'histoire est connue ont longtemps retardé dans ce pays le progrès de l'agriculture et de l'industrie, mais aujourd'hui l'activité de ses habitants, qui passent pour être les plus laborieux du Brésil, s'étant vouée tout entière aux améliorations qui ont pour objet d'augmenter leur bien-être, on est fondé à espérer que de grands résultats seront obtenus. Déjà l'on signale de tous côtés l'état prospère des cultures de café, de sucre et de coton ; les propriétés se couvrent de plantations de manguiers, de dattiers, d'orangers, d'ananas et de plantes indigènes, telles que le cannellier, le giroflier, le poivrier, l'arbuste qui produit la noix muscade.

D'une autre part, le développement des travaux publics préoccupe vivement les autorités de la province, et j'ai eu l'occasion de pouvoir juger par moi-même de l'intelligence et de la rapidité avec lesquelles sont conduits ceux qui ont pour but l'achèvement du chemin de fer de Pernambuco à San Francisco.

§ 6.

PARAHIBA.

J'ai franchi l'embouchure du Parahiba—le fleuve aux claires ondes—et j'arrive, après quatre lieues de navigation, à une petite ville de 20 mille âmes qui répare chaque jour ses ruines. Cette ville est Parahiba, capitale de la province de ce nom. Une même appellation pour trois choses différentes! Le laconisme de Sparte n'avait pas atteint jusque-là.

Que dirai-je de l'aspect que présentent la ville et le pays au voyageur qui arrive par mer? Figurez-vous plusieurs amphithéâtres de montagnes superposées les unes aux autres, et laissant courir entre elles de jolies vallées, de frais et agrestes lointains: vous aurez un image parfaite de cette terre quasi-équatoriale. C'est l'Helvétie, moins ses chalets et ses glaciers.

La province de Parahiba, qui n'a que 28 lieues de littoral, s'enfonce 120 lieues vers l'ouest, et va toucher à la cordillère de Borborêma, qui la sépare de la province de Ceará et d'où se précipite, entre es rochers, la source torrentielle du rio Parahiba. Ce fleuve et son affluent principal, le Guarahú, sont les seuls cours d'eau considérables qui arrosent ce pays, où régne toutes les années une saison sèche de six à huit mois. Dans la haute région du Parahiba, le sol est aride et stérile; il est de médiocre qualité dans la partie moyenne, et d'une fécondité remarquable dans la basse région et le voisinage des fleuves. L'air y est pur et salubre, et les chaleurs de l'été sans cesse tempérées par un frais

vent de mer. Jusqu'à ce jour, l'agriculture a peu prospéré dans cette province, où l'élève du bétail laisse elle-même beaucoup à désirer. La vie nomade et désœuvrée d'une grand nombre de ses habitants, dont le total ne dépasse pas 100 mille âmes, contribue beaucoup à entretenir un état déplorable de misère et de dissolution. Après cela, n'allez pas vous hâter de croire que le Parahiba ait été deshérité de tous les bienfaits de la nature. Ses richesses minérales sont immenses, et ses productions agricoles pourraient être aussi importantes que variées. Ce dont le pays a besoin, c'est de bras et d'une bonne administration. Le gouvernement brésilien l'a compris, et, depuis quelques années, il fait de louables efforts pour encourager la culture des terres, faire naître l'activité, appeler le commerce, et relever le moral de la population. Déjà d'heureux résultats ont été obtenus, et l'échelle s'en agrandira progressivement en persistant à mettre en pratique le sage système administratif appelé à régénérer cette partie du Brésil.

Je ne puis mieux terminer ce que j'avais à dire sur la situation actuelle de cette province qu'en traduisant ici un passage d'un rapport adressé, en 1860, à la chambre provinciale par Mr. le docteur Diego Velho Calvacanti de Albuquerque, aujourd'hui représentant, et antérieurement, gouverneur du Parahiba. Ce document officiel, que je dois à l'obligeance tout amicale de son auteur, prouve à la fois l'importance des ressources de cette province, et la sollicitude du gouvernement pour la mettre à même d'en tirer les plus grands avantages.

NAVIGATION A VAPEUR DU RIO PARAHIBA.

"A la prospérité de cette entreprise naissante se "relient des intérêts de la plus haute importance "pour la province, et particulièrement pour l'ave- "nir de sa capitale.

"Avantageusement soutenue par les subventions de "la province et celles de l'État, la Compagnie fon- "datrice se trouve dans une situation brillante et "qui promet de la durée...

"Il est à espérer que bientôt cette Compagnie, dans "ses propres intérêts, fera jouir des avantages de la "navigation à vapeur d'autres localités, au-dessus de "la capitale; et si l'esprit d'association, encouragé "par l'exemple, vient à se développer convenable- "ment, dans un prochain avenir, l'état de la pro- "vince aura complètement changé de face. Peut- "être alors sera-t-il possible de réaliser le plan de la "jonction des rios San-Francisco et Parahiba par le "moyen du Caninde et du San-Joao, car, d'après des "renseignements dignes de foi, ces deux fleuves ne "sont séparés que par un espace de 20 lieues de "plaines.

AGRICULTURE, ÉLÈVE DU BÉTAIL, MINES, ETC.

"Je ne touche que légèrement à ces matières, "ne voulant qu'indiquer ici les immenses richesses "qui existent dans la province, où elles gisent ca- "chées ou inexploitées en attendant des bras et des "capitaux qui les tirent de dessous terre et les fassent "circuler. L'agriculture est presque nulle. C'est à "peine si les fertiles rives du Parahiba et les ex- "cellents terroirs des municipes de San Gonzalo,

"Valença, Bom Jesus et Parnagua, produisent "quelques denrées, absorbées par la consommation "locale. En attendant, une partie considérable de la "population traîne, dans ces mêmes lieux, une mi-"sérable existence. En peine de se procurer les "moyens de subsister qui s'offrent de toutes parts "autour d'elle, insoucieuse du travail et du soin de "cultiver la terre dans la saison favorable, sans "stimulants aucuns pour les jouissances de la vie "civilisée, elle se livre sans frein à l'oisiveté, à la "pratique du vice et du crime !

"Grouper sur des points déterminés cette popu-"lation presque nomade, l'obliger, par des voies "légales et par la persuasion, à s'adonner à des "occupations licites et surtout à la culture des "terres; fonder dans ce but des établissements spé-"ciaux sous la protection des autorités locales, en "même temps que l'on enverrait les fermiers du "pays étudier la culture de la canne à sucre, du "coton, du café, &c., dans les provinces où elle est "le plus avancée ; leur ménager ensuite les moyens "d'appliquer dans leurs fermes les méthodes obser-"vées, telles sont les mesures qui, avec un peu de "bonne volonté, pourraient être réalisées sans de trop "dispendieux sacrifices et pour le plus grand profit de "la province. Toujours est-il qu'elles auraient "pour résultat d'arracher à la misère, à la prosti-"tution et au crime, ce grand nombre d'enfants des "deux sexes, qui, vêtus de haillons et consumés "par la faim, vagabondent et mendient dans le "pays.

"L'élève du bétail, dont les différentes branches

" forment la base principale de la richesse publique " et des fortunes particulières de la province, se " trouve là dans son imperfection primitive. L'in- " dustrie ne lui a pas encore prêté son puissant " auxiliaire.

" Rien ne serait plus utile au pays que l'établisse- " ment de fermes-modèles où les éleveurs pour- " raient juger par eux-mêmes des résultats lucratifs " de l'amélioration des races, obtenue par leur croise- " ment, et de la qualité supérieure des produits, soit " qu'il s'agisse des peaux, de la fabrication du fro- " mage et du beurre ou des autres produits utilisés " par l'industrie.

" Une autre création non moins avantageuse " serait celle de sécheries de viande (CHARQUEADAS.) " On arriverait par ce moyen à prévenir les préju- " dices que les éleveurs ont presque toujours à souf- " frir dans les années irrégulières, c'est-à-dire " désolées par la sécheresse ; car il arrive souvent " alors qu'il devient impossible de conduire, comme " à l'ordinaire, les troupeaux hors de la province, " attendu qu'ils succomberaient en route, et que les " éléveurs sont exposés à les voir dépérir de mai- " greur et même à les perdre en totalité.

" Ces améliorations pourraient être obtenues par " des associations de fermiers, protégés par le gou- " vernement, non moins intéressé qu'eux à la pros- " périté et à la richesse du pays.

" L'existence dans cette province, de mines de " facile exploration est un fait reconnu, et j'appelle " l'attention de Votre Excellence sur une exposition " relative à ce sujet, et que son auteur Don José

" Servio Ferreira, médecin à Oeiras a laissée, avec " d'autres papiers et documents, au secrétariat de la " présidence. On y voit que le terroir de ce district " abonde en or, fer, mercure, pedra hume, céruse, " salpètre, sel commun, ocres de diverses couleurs ; en " tabatinga (espèce de glaise employée au badigeon- " nage des maisons, et qui, par son brillant et " son adhérence, est supérieure à la chaux), en " pierres à fusil, en roches calcaires, etc., etc.

" Parmi les richesses naturelles que ce pays peut " offrir en abondance à l'industrie ou à l'économie " domestique, on peut signaler encore : la cochenille, " l'anis, le poirier vermeil (végétal dont l'écorce " fournit une belle encre de la couleur que de- " signe son nom), le carnahuba, la mélisse, le maté " ou herbe du Pires, le quina, l'huile de copahiba, " la résine d'angico, de la cire de fourmis (ce pro- " duit d'une des variétés de cet insecte donne une " douce lumière), des eaux minérales, des sangsues, " etc., etc.

" Quelques-uns de ces produits, tels que le car- " nahuba, le salpètre, le sel commun, le poirier ver- " meil, l'ocre, la résine d'angico, sont imparfaitement " employés par les habitants du lieu, qui, pour le " plus grand nombre, ignorent la valeur de ces " présents de la nature."

§ 7.

CEARÁ.

Le littoral américain que je cotoie dans mon voyage s'est étendu jusqu'ici vers le nord-est, mais, depuis l'extrémité septentrionale de Rio Grande du Nord, il tourne à gauche et prend la direction du nord-ouest pour courir vers l'isthme de Panama. C'est donc en longeant un des flancs de l'Équateur que j'arrive à Fortaleza, capitale de la province de Ceará.

Fortaleza est une ville neuve, à l'aspect européen et dont les rues, alignées au cordeau, sont embellies de quelques édifices d'une remarquable élégance, au nombre desquels il faut placer le palais du gouverneur, une belle caserne et surtout l'église cathédrale. Sa population est d'environ 25 mille âmes. On y trouve un lycée, une chambre de commerce, des hôpitaux, et, dans les faubourgs, environ 1,500 maisons de paille, servant de logement à la classe pauvre. Le port de Fortaleza est encore à faire : celui qui existe n'est qu'une rade peu sûre, et beaucoup moins fréquentée du commerce que les ports d'Aracati, d'Aracacú et de Granja.

La province de Ceará, qui n'a pas moins de 128 lieues de côtes, offre une longueur de 100 lieues sur une largeur à peu près égale, étendue qui est peuplée de 600 mille habitants. La contrée, en partie montagneuse et couverte de forêts vierges, en partie platte et semée de savanes verdoyantes ou

arides, suivant la saison, est annuellement désolée par le fléau de la sécheresse, qui y fait parfois d'affreux ravages en détruisant la végétation, les animaux, et même les hommes. Cette circonstance fâcheuse empêche naturellement l'agriculture et l'industrie de se développer sur une grande échelle. Le mal n'est pas pourtant sans remède. On pourrait par des barrages pratiqués dans les gorges des montagnes se ménager d'immenses réservoirs et des arrosages qui sauveraient les récoltes pendant la saison sèche. Il est de fait que la configuration des sierras de cette province y rendrait extrêmement facile l'établissement de ces barrages. Je dirai même, à ce propos, que la maison Mendez frères faisait construire, à l'époque de mon passage, une digue en pierre et à chaux, de 500 pieds de long sur 40 de hauteur, pour recevoir dans un vaste bassin les eaux qui descendent des gorges de deux montagnes, formant un hémicycle d'une lieue de long et d'un tiers de lieue de large. La masse d'eau de ce lac artificiel aura une profondeur moyenne de 30 pieds, et permettra l'arrosement de 25 à 30 lieues de terrains, dont les plus élevés sont plantés de cafiers et les plus bas de cannes à sucre.

Il serait bien aussi d'utiliser, plus qu'elles ne le sont, les eaux du Jaguaribe et de ses affluents, et en même temps, de faire l'essai des puits artésiens, qui, dans plusieurs localités de l'Europe, ont eu les plus heureux résultats.

Malgré ces notables inconvénients, la province de Ceará commence à fournir à l'industrie et au commerce une importante somme de productions.

La canne à sucre et les végétaux du tropique prospèrent dans les terrains d'abord occupés par les forêts, le coton réussit à merveille dans les plaines du centre, et le bétail dans les parties incultes du territoire. Cette province, est en outre, assez riche en plantes médicinales et balsamiques, en gommes, résines, bois de construction, mines d'or, d'argent, de fer, de cuivre, de plomb, de salpètre, de cristal, etc. L'histoire naturelle pourra trouver là une matière aussi ample que variée ; pour moi, je me bornerai à signaler ici une véritable merveille végétale, particulière à cette contrée : C'est le Carnahúba ou pâlmier cérifère, dont les larges feuilles, taillées en forme d'évantail, servent à couvrir les cabanes, et dont le bois est avantageusement employé pour la construction des maisons. Son fruit, qui est une sorte de chou qu'on ne peut avoir sans abattre l'arbre, fournit une fécule nutritive, recherchée dans les temps de disette. D'autre part, ses racines sont médicinales et jouissent des mêmes propriétés que la salsepareille ; mais la qualité la plus remarquable de ce bel arbre, qui décore aujourd'hui les promenades, c'est que ses feuilles sont tapissées d'une sorte de cire ou de suif, dont les habitants du pays font de petites chandelles. Le Carnahúba ou arbre à suif résiste plus que tous les autres à la sécheresse; il y a plus, on s'est aperçu, depuis une vingtaine d'années seulement, que son ombre répandait la plus agréable fraîcheur, ce qui, joint à son port majestueux et à la rapidité de sa

croissance, l'a fait adopter pour toutes les plantations d'agrément.(*)

L'état commercial du Ceará tend annuellement à augmenter dans la même progression que celui des autres provinces brésiliennes. Nul doute que l'amélioration de ses ports, et les autres mesures prises par le gouvernement n'achèvent d'assurer sa prospérité.

D'après le rapport officiel, présenté à l'assemblée législative provinciale de Ceará par D. Antonio Marcellino Nunes Gonçalves, président de la province, le total des exportations de juillet 1859 à mai 1860, c'est-à-dire pendant 11 mois, représente :—

Ports étrangers:	3,665,200f.	augmentation:	963,200f.
„ de l'empire:	1,117.200f.,	„	638,400f.
Total...	4,782,400		1,601,600f.

D'autre part, voici la valeur des importations :

Ports étrangers :	2,198,000f.,	diminution:	252,200f.
„ de l'empire:	2,517,200f.,	„	938,000f,
Total...	4,715,200		1,190,000

Ce tableau suffirait à lui seul pour prouver les progrès de l'industrie nationale.

Parmi les objets exportés, il faut placer en premier ligne le coton, le café, le sucre brut, les cuirs salés, et en seconde ligne les cuirs tannés, la cire de carnahúba et le caoutchouc.

(*) En cinq années, il atteint à 110 palmes, maximum de sa hauteur.

§ 8.

MARANHÃO.

A l'éblouissante lumière qui m'environne, à la transparence toujours plus grande du ciel et des eaux, et surtout aux senteurs inconnues qni m'arrivent de la côte, je reconnais que j'atteins aux régions équatoriales. En effet, le vapeur, dont une légère brise a favorisé la marche, arrête sa locomotive et jette l'ancre dans l'excellent mouillage que présente la spacieuse baie de San Luiz, capitale du Maranhâo.

La nécessité de faire quelques réparations à la coque du navire qui m'avait apporté et sur lequel je devais continuer mon voyage, ayant occasionné un délai de 26 jours, j'ai été à même d'acquérir sur ce pays des notions assez complètes et qui me permettront de m'étendre un peu plus que je n'ai pu le faire pour les trois dernières provinces.

Le Maranhâo, ainsi nommé du grand fleuve qui le sépare, à l'ouest, de la province de Goyaz, et qui, sous le nom de Tocantins, va déboucher dans l'Océan équinoxial, est une région de plus de cents lieues de côtes et dont l'étendue n'est guère inférieure à celle de tout l'empire français. Accidentée de vastes plaines, de lacs, de montagnes, de fleuves, dont le principal est le profond Parahiba, elle est, en grande partie, couverte de forêts encore inexplorées, derniers sanctuaires de la nature sauvage où errent les derniers débris de la belliqueuse nation des Tupinambas, fuyant devant les armes européennes. Autrefois, des aventuriers français s'allièrent

à cette race indigène pour se maintenir dans le Maranhão, mais l'esprit colonial ne fut jamais celui de la France : abandonnés de la mère patrie, ses fils furent expulsés par les Portugais, restés seuls possesseurs des plus belles contrées du Nouveau Monde. Que de merveilles naturelles gisent encore dans ces vastes solitudes ! Que d'arbres, de végétaux, d'animaux, de productions minérales s'y dérobent encore aux atteintes de l'homme, à la science, à l'industrie ! Chaque jour la civilisation y agrandit son domaine, chaque jour de plus sûres données permettent de mieux apprécier la physionomie de ce pays primitif ; mais que son histoire est loin d'être complète, et que de fables se sont mêlées aux récits qu'on nous en a faits !

Le température du Maranhão est humide mais douce. Les phénomènes atmosphériques y sont grandioses comme les déserts. Les pluies annuelles, que la saison d'automne amène toujours tombent accompagnées d'affreux coups de tonnerre, d'orages et d'une foule d'effets électriques. Néanmoins, le pays est délicieux, et d'une salubrité qui ne se dément que sur les bords de quelques lagunes formées par le Parnahiba.

Sa population civilisée dépasse en ce moment 400 mille âmes, dont environ 30 mille habitent et cultivent l'île du Maranhão. Les aldées, les bourgs, les villes s'y multiplient.

San Luiz, sa capitale, fait surtout les plus rapides progrès. Elle compte 30 mille habitants et 3 mille maisons, parmi lesquelles il s'en trouve plusieurs qui ressemblent à des palais, et à peine 600 ayant moins de deux étages. Les rivières

Anil et Bacanga, qui de leurs eaux confondues viennent alimenter la baie, embellissent et fécondent les campagnes voisines, dont les terrains, gracieusement ondulés, sont, pendant toute l'année, revêtus d'une végétation luxuriante, aux teintes incroyablement variées, et s'harmonisant à merveille avec l'azur du ciel et celui de la mer.

Le palais du gouverneur, élevé sur une éminence au bord de la baie, domine la rade et le fort qui la défend. C'est un point de vue admirable et d'où les regards peuvent s'étendre, non-seulement sur les falaises rapprochées, mais encore sur tout le vaste horizon, y compris la ville et les jardins d'Alcantara.

Outre les édifices publics consacrés au culte, à la magistrature, aux œuvres de charité, à la marine ou au commerce, San Luiz possède un collége, une bibliothèque, un musée, un abattoir remarquable, quatre fontaines publiques, cinq typographies, neuf journaux, dont un quotidien.

Les mœurs des habitants de San Luiz et de tous ceux du Maranhâo sont généralement douces et laborieuses ; les étrangers sont très-bien vus dans le pays, où paraît régner le goût des arts et surtout celui de la musique. C'est un heureux présage pour l'avenir de cette belle contrée. Le Maranhâo est riche en productions diverses, mais ses principales récoltes sont le riz, le coton et la canne à sucre. Il produit aussi des bois de construction, et livre au commerce plusieurs objets manufacturés, des drogues médicinales, des résines et une certaine quantité de bétail.

On y trouve spécialement des mines d'or. Celles découvertes en 1856 ont été examinées par un ingénieur allemand, Mr. S. J. Gunther, expédié par un capitaliste anglais. Les échantillons que cet ingénieur a rapportés en Angleterre ont donné le produit extraordinaire de 1,520 onces d'or par tonne de 2,240 livres de terre aurifère. Ces mines sont supérieures à celles de la Californie, en ce qu'elles se trouvent dans une roche beaucoup plus tendre et beaucoup plus riche en métal.

Ces terrains aurifères sont situés à Montes-Aureos, localité qui se trouve entre les rios Gurupy et le Maracassumé, et la vallée de Buena Esperanza. Le premier de ces fleuves est navigable dans la saison de la sécheresse, et l'autre le devient dans la saison des pluies. Il est donc hors de doute qu'une seule action de la compagnie qui les exploite pourra devenir la source d'une assez ronde fortune.

Outre les mines d'or, il y a dans le Maranhão des mines de fer, de cuivre, de houille, de marbre d'un très-beau grain, de pierres calcaires, et de cristal de roche dont on fait aujourd'hui d'excellents verres à lunettes. A la série des produits minéralogiques particuliers à cette contrée, on doit ajouter des dépôts naturels de nitrate de potasse, de sulfate de soude, de sulfate de chaux, de chlorure d'ïodium, de pedra hume, de nombreuses couches d'argile et d'abondantes salines.

Malgré les incendies qui, au grand détriment de l'agriculture éclaircissent chaque jour les forêts, le sol de la province est couvert d'une couche d'humus

plus ou moins profonde, et qui s'étend même sur les landes stériles du littoral.

Les montagnes présentent fréquemment des cavernes. On en remarque surtout un grand nombre entre Mearim et Grajehú. Comme ces cavités, souvent considérables, servent de refuge à des espèces de chauves-souris (vampires) qui, suçant le sang des hommes et des animaux, causent souvent de grands ravages, il sera bon d'en murer l'entrée.

Ce qu'il importe essentiellement d'améliorer dans cette province, c'est l'état de l'agriculture. Le travail des esclaves est là, comme partout où il existe encore, impuissant à tirer parti des ressources du sol. D'ailleurs, depuis qu'un juste sentiment d'humanité a fait abolir la traite des nègres, le prix des esclaves s'est tellement élevé qu'il est au-dessus des moyens d'un grand nombre de propriétaires. Il n'y a donc de salut pour l'agriculture de ce pays que dans la colonisation, qui substituera avantageusement le travail libre ou travail forcé, dans l'application des machines à l'exploitation des terres, et dans une meilleure et plus intelligente direction imprimée à l'ensemble des travaux.

Le défaut de voies de communication, et l'absence d'un système d'irrigation qui puisse remédier aux effets désastreux de la sécheresse sont causes du peu du progrès que fait l'élève du bétail.

Cette branche d'industrie fournit néanmoins à la consommation de la province un tribut annuel de 60 mille têtes de gros bétail, sans préjudice de la viande sèche qu'elle expédie à Rio Janeiro.

C'est un revenu qui peut s'évaluer à 5,600,000 francs.

Le développement de l'industrie et de l'agriculture placera certainement un jour le Maranhâo au premier rang parmi les provinces maritimes du Brésil. On pourrait s'en convaincre en jetant seulement un regard sur sa position géographique: elle lui permet, sans trop de difficultés, un commerce interne avec plusieurs contrées du Brésil, et un commerce externe avec les États-Unis. En attendant, la valeur de son mouvement commercial présente chaque année une notable augmentation.

En 1859, la valeur totale des marchandises, importées directement des pays étrangers s'est élevée à 11,057,200 francs.—Celle des produits nationaux importés de différentes provinces, à 2,155,200f.

Celle des produits étrangers importés par le transit d'autres provinces, à 1,134,000 f.

La valeur de l'exportation à été :—

Pour les produits nationaux expédiés aux ports étrangers, de 6,870,400fs. Pour les mêmes produits expédiés aux ports de l'empire, de 1,458,800fs. Pour les produits étrangèrs expédiés aux province de l'empire, de 1,986,000f.

L'exportation des produits nationaux pour les pays étrangers s'est ainsi distribuée :—

États-Unis, pour 680,400f.—France, 58,000f.—Grande-Bretagne 3,326,400 f.—Espagne, 313,600f.—Portugal, 2,492,000f.—Total 6,870,400f.

Les droits d'importation pour la même année 1859 se sont élevés à 2,921,200f.

Ceux d'importation des produits nationaux pour l'étranger, à 481, 600f.

Ceux de réexportation des marchandises étrangeres à l'intérieur ou à l'extérieur de l'empire, à 1,403,800f.

Valeur de l'exportation des produits nationaux pour l'étranger, de 1856 à 1859 :—

1856: 5,972,400f.—57: 6,255,200.—58: 7,756,200. —59: 6,870,400.

Valeur de l'exportation des mêmes produits pour les ports de l'empire, de 1856 à 1859 :—

1856: 1,019,200f.—57: 1,237,600.—58: 1,808,800 —59: 1,458,800f.

En 1859, le nombre des navires arrivés et sortis donne, pour la navigation au long cours, un total de 161 navires, et pour le cabotage, un total de 133 navires. Les entrées et les sorties se partagent à peu près par un chiffre égal.

Ces détails, tout incomplets qu'ils sont, suffisent, je pense, pour donner une idée assez juste de la situation actuelle du Maranhâo. On voit que cette province suit avec succès l'élan général qui entraîne aujourd'hui le Brésil vers le progrès.

La civilisation s'implante chaque jour davantage dans ces régions, et tend à faire disparaître les causes de quelques maladies endémiques qui affligent encore certaines parties du pays. J'ai été satisfait, en le quittant, d'y remarquer une foule de travaux publics, dock, construction de poudrières, de phares, de casernes, d'églises, etc., en pleine activité. Il est incontestable que le concours

du gouvernement central et celui des autorités provinciales y sont acquis à toute œuvre d'utilité générale.

AMAZONIE.

§ 1.

CONSIDÉRATIONS PRÉLIMINAIRES.

La nature, cette révélation matérielle de la pensée divine, est réellement admirable par la variété de ses lois et de ses attributs, par les perspectives infinies qu'elle déroule aux regards de ses explorateurs, et les contrastes étonnants que présentent ses phénomènes, ses productions et ses climats. Pour composer sa parure, elle possède un écrin de bijoux merveilleux et dont les plus brillants chefs-d'œuvre de l'art ne sauraient égaler la beauté. Elle a pour le poëte des enivrements inspirateurs, pour le peintre des couleurs radieuses, et pour le penseur d'insondables abîmes.

Épris de la nature primitive, qui semble se dérober à ses regards, l'homme a recherché cette magique souveraine, sans avoir pu, pendant des siècles, l'apercevoir que sous une de ses faces et parée seulement d'une partie de ses atours. Il l'a rencontrée voluptueuse et séduisante au bord du golfe de Naples, sur les rives du Bosphore et de la

mer Égée ; gracieuse et pittoresque dans les montagnes de l'Helvétie et les gorges des Pyrénées ; solitaire et désolée dans les plaines sablonneuses du Sahara ou de l'Arabie ; terrible et sombre dans les régions boréales et sur les banquises polaires ; mais ce n'est que sous l'Équateur, et spécialement dans l'Amazonie, qu'il lui a été donné de l'admirer dans tout son éclat, dans toute sa grâce, dans toute sa tristesse selennelle, et sa grandiose et primitive beauté.

Oui c'est là qu'elle trône entre deux Océans, inondée de soleil ou couronnée d'étoiles. Voyez ces colossales forêts, enlacées à d'autre forêts par des lianes fleuries, balancer leurs sombres arcades sur les bassins verdâtres des fleuves, sur les grands lacs remplis de hautes herbes, sur les montagnes dont elles disputent les cimes aux nuages : combien de fois, depuis la création, n'ont-elles pas refait leur jeunesse, et renouvelé ces innombrables ondes de feuillages que tant de brises murmurantes et que tant d'oiseaux merveilleusement coloriés caressent de leurs ailes ? Que de nids elles ont bercés sur leurs rameaux, que d'amours elles ont protégés de leurs ombres, que de tombeaux elles ont semés de leurs fleurs !

Auprès de ces cèdres antédiluviens, de ces énormes barajubas, de ces louros élancés, de ces palmiers aux larges plumets, de ces angelins aux feuillage sombre, de ces fougères arborescentes, qu'elles sont chétives et tristes les forêts de l'Europe, lors même que, par hazard, il y nait une rose ou qu'il y chante une fauvette ! Ici ce n'est pas un

prélude isolé, un ramage fugitif qui frappe l'oreille du voyageur : c'est un orchestre tout entier dont l'écho des grands bois répète incessamment les mille notes vagues ou accentuées, mélodieuses ou stridentes. Le doux sabiá module ses gracieuses cantilènes aux grappes de fleurs que l'érable rose incline sur les eaux dormantes où les nénuphars étendent leurs corolles gigantesques ; plus loin, le tenten et le japim, folâtrant sur les branches des castanheiras, redisent, d'un ton moqueur, les vocalises sonores ou bizarres que le vent leur apporte de tous les massifs de la forêt. Plus loin encore, des nuées d'arras et de perroquets se poursuivent avec des crîs aigus, tandis que l'araceuera fatigue les airs de son vol, se prolongeant de l'aurore au crépuscule, que l'uéranimbé relève coquettement son ombrelle tachetée d'azur, et que le coq de montagne, l'anambé, le pénima, le pan, étalent au soleil les éblouissantes couleurs de leur plumage.

Entendez-vous, à présent, ces roulements sombres et lointains, pareils à la voix expirante du tonnere. C'est le bruit des cataractes formées par les fleuves qui tombent des sommets échevelés des vastes sierras. A ces accents solennels, la solitude se recueille comme si l'éternité lui parlait, et c'est à peine si elle entend passer l'ouragan qui déracine les vieux cèdres et fait remonter le cour des fleuves. Mais bientôt un spectacle non moins sublime succède à celui qui nous étonne. L'aurore équatoriale remplit l'espace immense de ses feux roses et dorés. Le soleil se lève splendide et radieux comme dans l'Écriture. A son aspect, les bois profonds sem-

blent s'incliner en frémissant, la nature vivante sort du sommeil et tressaille avec une indomptable énergie. Des chants de bonheur, de joie et d'amour résonnent au bord des fleuves, au sein des forêts, aux flancs des montagnes ; les oiseaux-mouches voltigent et forment un mobile arc-en-ciel sur les masses de verdure, le serpent siffle et bondit, l'antilope broute l'herbe des clairières et le caïman hume le soleil qui épanouit les roses fluviales. La terre des Amazones se pare de fleurs nouvelles et de feuillages nouveaux. Elle atteint à l'apogée de sa beauté.

Chose étrange et mystérieuse ! C'est précisément sur cette terre de prédilection, où la pompe de la nature semblait devoir provoquer les inspirations du génie, et développer rapidement les facultés intellectuelles, que l'homme, ce roi de la création, est resté au-niveau de la brute ! Tandis que le vieux monde s'immortalisait par de brillantes civilisations, ici l'homme sauvage a laissé les siècles s'écouler sans inventer un art sérieux, sans donner un noble essor à sa pensée, sans chercher à s'ouvrir une voie par l'intelligence et la raison, Il a fait plus : par le dogme féroce de l'antropophagie, il a cédé le pas à l'animal, qui, du moins, lui ne dévore pas son semblable.

Dans cet état de misère et de déchéance, il s'est trouvé complètement incapable de remplir le rôle providentiel qui lui fut assigné dès l'origine du monde. Il a fallu que la race caucasienne vint dresser sa tente aventureuse par delà des mers qui semblaient infranchissables, pour faire germer

une civilisation tardive sur une terre où elle eût dû trouver son premier berceau. Tant on est fondé de penser que l'aiguillon du besoin fut la cause première de l'invention des arts et des sciences ; si bien que, placée dans un éternel âge d'or, l'humanité n'eût probablement formé qu'une grande famille de sauvages !



§ 2.

COURS DE L'AMAZONE.

Le cours de la rivière des Amazones est sans doute le spectacle le plus sublime de cette région de l'Équateur où la main de Dieu a semé tant de choses sublimes.

Une rivière torrentielle s'échappe du flanc des Andes péruviennes. Écumeuse et rapide, elle se précipite et bondit à travers les rochers ; mais, grossie bientôt par d'autres torrents, elle ne tarde pas à devenir navigable. Quand deux montagnes se dressent pour l'arrêter, elle se creuse un lit profond, bien que large à peine de 25 toises, et court ainsi pendant 20 lieues entre deux murs de granit. C'es ce qu'on appelle le Pongo-de-Manseriché. Telle est

alors sa rapidité, qu'elle ne met qu'une heure à parcourir ces vingt lieues. Durant une course de soixante-dix lieues, elle reçoit le Marona, le Gualagú, regardé par quelques-uns comme la véritable source de l'Amazone ; le Chambirá, le Tigre, l'Ucayale, après lequel elle prenait autrefois le nom de Maranhão. Elle tourne alors vers l'Orient et reçoit le Nanaï ; puis, quand elle est à 30 lieues de l'Ucayale, elle engloutit les eaux volumineuses du Napo, et, coulant par une largeur de 900 toises, atteint, près de Tabatinga, les frontières brésiliennes, qu'elle franchit sous le pseudonyme de Solimões. Continuant de suivre la direction de l'Orient, elle ne tarde pas à recevoir le Javari, qui sèpare l'empire du Brésil de la république de l'Équateur et de celle du Pérou. Ses eaux, accrues de celles de vingt rivières dont quelques-unes roulent des sables d'or, s'augmentent encore de celles de Japurá et de l'immense Rio-Negro. Dès lors, elle prend le beau nom d'Amazone et l'attitude fière et superbe qui convient à la souveraine des fleuves.

A quelques lieues de là, le Madeira, non moins opulent que le Rio-Negro, lui livre la masse de ses eaux profondes et obscures, qui déracinent souvent et entrainent vers la mer les plus hauts arbres de leurs rives. Dans ces parages, la largeur du lit de l'Amazone varie d'une à deux lieues, selon que le fleuve coule librement ou qu'il est obstrué d'îles plus ou moins considérables.

Pendant un espace de près de quarante lieues, l'Arauato, l'Anibá, l'Atumá, le Tupinambarána et une multitude d'autres affluents lui versent succes-

sivement le tribut tardif de leurs eaux qu'elle semble recevoir avec dédain.

Entrée enfin dans la province de Pará ou Basse Amazonie, elle reçoit la nappe profonde d'un nouveau grand fleuve, le Trombetas, descendu des hautes cordillères de la Guiane. Au-dessous de l'embouchure de ce puissant tributaire, son lit se réduit à une largeur d'une quart de lieue, mais sa profondeur est alors de plus de trois cent brasses.

Bientôt elle se déploie de nouveau et se grossit encore de l'énorme volume d'eau que lui apporte le Tapajos, venu des Sierras de Mato-Groso, et navigable plus de deux cents lieues au-dessus de son embouchure. Dès lors rien n'égale la majesté, l'étendue et la puissance du cours de l'Amazone. On dirait que, enorgueillie de l'immensité démésurée de ses flots et ne redoutant plus aucun obstacle sur la terre, elle est pressée de se mesurer avec les vagues de l'Océan. Après que le Xingú, fleuve abondant, alimenté par les neiges des montagnes de Goyas et plusieurs autres tributaires, se sont noyés dans son large bassin, elle tourne vers le nord-est la masse terne et compacte de ses eaux turbulentes, et, malgré la grande île de Marajó, et nombre de petites îles, providentiellement placées à son embouchure pour ralentir l'impétuosité du courant, elle va heurter l'Atlantique avec une telle fureur que, pendant près de cinq lieues, elle la refoule dans ses abîmes.

Des deux embouchures de l'Amazone la plus méridionale a plusieurs passes excessivement étroites. Sous le nom de Tagypurú, elle se grossit des eaux

de plusieurs rivières telle que l'Anapú, le Pacajaz et l'Araticú ; mais le fleuve qui lui apporte un plus large tribut est le Tocantins, dont la puissante nappe, aidée par celle du Mojú et du Guamá, forme la baie de Guajará, large de plus de deux lieues. Cette bouche de l'Amazon porte aujourd'hui le nom de Tocantins.

Quant au bras septentrional, la largeur qui est d'abord de deux lieues, va toujours en augmentant, de sorte que, entre la pointe Maguari, située à l'extrémité orientale de l'île de Marajó, et le Cap Norte, sur le continent septentrional, on ne compte pas moins de 32 lieues marines, et pour que tout ce qui se rapporte à l'Amazone portât le caractère du merveilleux, la longueur approximative de son cours, mesuré en ligne droite, est de plus de 1,350 lieues de France !

Je le répète, il n'est peut-être pas sur toute la surface du globe, un spectacle plus grandiose, plus capable de réveiller l'anthousiasme du poëte et du penseur, que celui dont je viens de tracer une faible esquisse.



§ 3.

LE POROROCA.

Ce phénomène dont le mascaret de la Seine et de certains fleuves de l'Europe n'est qu'un diminutif, se produit régulièrement dans les deux embou-

chures de l'Amazone, à l'époque des pleines et nouvelles lunes, c'est-à-dire au temps des plus fortes marées montantes. Alors, la mer repousse à son tour les eaux du fleuve. Elles bouillonnent, s'élèvent à une hauteur de plus quinze pieds et vont se briser sur les îlots et les anfractuosités du rivage avec un bruit qui se fait entendre à plusieurs lieues de distance. Le Pororoca—tel est le nom que les Indiens donnent à ce phénomène—se manifeste avec plus de violence sur le bras gauche de l'Amazone, à cause des groupes d'îles dont il est coupé. Il se fait remarquer particulièrement du cap Norte à Macapá, points qui sont séparés par un espace de cinquante lieues, et, tel est le choc que reçoivent les eaux du fleuve, que l'effet en est sensensible jusqu'à l'embouchure du rio Trombetas, laquelle est à plus de 300 lieues de l'Océan ! Tout le temps que dure ce tumulte des flots, les embarcations légères qui sillonnent le fleuve, stationnent dans certains abris appelés ESPERAS, où elles évitent d'être brisées et submergées. Quant aux navires qui entrent à la faveur de la marée montante, ils feront bien de jeter l'ancre avant l'arrivée du reflux, manœuvre qu'ils auront à renouveler deux fois pour arriver de l'Océan au port de Pará. Les habitants du pays obvient à une partie des obstacles que présente la navigation de ces parages, en donnant un médiocre tirant d'eau et une forme particulière aux canots destinés à faire le service du fleuve ; du reste, la passe de droite, où débouche le Tocantins, présente de tels avantages aux naviga-

teurs qu'elle est préférée même par les bâtiments qui, du port de Macapá, se dirigent vers l'Océan.



§ 4.

RIVES DE L'AMAZONE.

Elles présentent des aspects différents, suivant la nature et la configuration du sol où le fleuve creuse son lit. Dans la partie supérieure, appelée Solimões par les Portugais, les rives de l'Amazone sont d'abord rocheuses et stériles, mais ensuite, inondées par le débordement de nombreuses rivières qui les coupent des deux côtés, elle se revêtent d'une abondante végétation, où se rencontrent des sujets précieux pour l'épicerie et la médecine, tel que le giroflier et la salsepareille. Du reste, ces parages sont encore peu connus, et habités seulement par quelques peuples sauvages.

Depuis le confluent de Japurá, les eaux de l'Amazone, coulant au milieu d'une plaine, sont envahies des deux côtés par une véritable forêt de canaranas, sorte de roseaux dont le poisson appelé vache-

marine (peixe boi), vient brouter le feuillage. Dans les endroits où la rive est inaccessible au débordement, on remarque souvent de grands arbres du port le plus majestueux ; malheureusement l'action incessante de l'eau finit plus d'une fois par ronger le rivage, qui s'éboule et disparait dans le fleuve avec sa couronne séculaire. Fréquemment aussi, des lagunes de plusieurs lieues de longueur s'étendent près des bords, alimentées par des canaux naturels qui viennent de l'Amazone ou de ses affluents. Quelquefois, les plaines que traverse le fleuve offrent l'aspect d'immenses savanes, et sont toutes hérisées d'aninga, et d'une espèce d'ajono très-épineux, connu sous le nom de CERRADO. En d'autres endroits, la rive tout à fait escarpée, se revêt des plus pittoresques bouquets d'arbres, demeure ordinaire d'une nuée d'oiseaux qui font une chasse perpetuelle aux insectes attirés par les eaux. Enfin, dans quelques lieux, surtout dans le voisinage des confluents, cette rive est formée par des levées de terre, qui attestent qu'un être intelligent est venu placer là sa demeure au milieu des lagunes, position à la fois agréable et salubre, et d'une nature sauvage si grandiose qu'elle ne s'est point altérée au contact de l'homme civilisé.

§ 5.

DÉBORDEMENT DE L'AMAZONE.

On sait que la fonte des neiges amoncelées dans les hautes régions des montagnes de l'Amérique du Sud, détermine annuellement la crue des eaux de la plus part des lacs et des rivières de cette contrée. A cette époque, la navigation devient facile sur les cours d'eau qui étaient auparavant innavigables, et, par contraire, elle devient mal aisée et même périlleuse sur les grands fleuves. C'est précisément ce qui arrive pour l'Amazone, dont les eaux commencent à monter pendant les derniers jours d'octobre, et atteignent leur plus grande baisse au milieu de juin. Dans la période de la crue, le fleuve, démésurément grossi par les eaux qne ses nombreux et puissants tributaires lui versent avec plus d'abondance, déborde de toutes parts, forme de larges lagunes, envahit les îles qui parsèment son lit, et coule avec une extrême rapidité. C'est alors, pour les embarcations à voile, une rude tâche que d'avoir à le remonter. Plus elles sont lourdes et d'un tonnage considérable, plus elles sont exposées au danger ; car, ne pouvant réussir à serrer la rive d'assez près, elles courent risque d'être emportées par la violence du courant principal. Les navires de petite dimension, cotoyant plus facilement les bords, naviguent avec plus de sécurité, à la condition, toutefois, de s'en tenir encore à une juste distance, afin de n'être pas submergés par les éboulements de la rive, ou brisés par les troncs d'arbres déracinés dont elle est souvent hérisée.

Il faut en convenir, il y a quelque chose comme un quart de siècle que la navigabilité fréquente des grands fleuves américains, et spécialement celle de l'Amazone, était une question des plus difficultueuses et des plus compliquées. Heureusement l'invention des bateaux à vapeur est venue la résoudre en faveur du commerce et de la civilisation. Grâce à cet agent merveilleux et providentiel, destiné à rénover la face du monde, le cours de l'Amazone peut être aujourd'hui aussi aisément parcouru que celui de la Loire ou du Danube. La voie est ouverte. Le génie commercial et la colonisation doivent enfin conquérir ces magnifiques déserts amazoniens et en faire le jardin des Hespérides de l'humanité. Et ce n'est pas seulement le littoral de l'Amazone qui est appelé à se couvrir de villes et d'aldées qui deviendront des centres toujours plus actifs de production et de consommation : les larges fleuves qui aboutissent à ce géant des fleuves, les rios Tocantins, Xingú, Tapajós, Madeira, Javari, sur sa rive droite ; les rios Trombetas, Negro, Japurá, Napo, sur sa rive gauche, ouvrent des artères de plusieurs centaines de lieues, qui permettront aux bateaux à vapeur de pénétrer dans l'intérieur des provinces, où les chemins de fer achèveront de relier avec le reste du monde toutes les parties habitables de cette zone privilégiée. On peut dire plus : par les rios Negro et Branco, il serait possible d'unir la navigation de l'Amazone à celle de l'Orénoque, et de présenter ainsi au progrès industriel, commercial et agricole tout un monde nouveau, le plus vaste qui ait jamais été rêvé.

En attendant, la vapeur commence à s'installer sur un bon pied dans l'Amazone, et nous aurons bientôt à le constater par les faits les plus authentiques. Elle s'y développe concurremment avec la navigation à voile, qui, dans la saison des basses eaux, n'est plus exposée aux périls et aux obstacles qu'elle doit surmonter pendant la période du débordement. Rien n'est plus agréable que de descendre en été le cours, alors paisible et uni, de l'Amazone. On n'a plus sous les yeux le spectacle monotone de rives uniformément inondées et ne laissant voir, à perte de vue, que des cimes d'arbres ou des masses épaises de roseaux. La rive maintenant se découvre et le tableau s'embellit en se variant de bancs de sable d'une éblouissante blancheur, tranchant avec les teintes sombres de la verdure, ou pointant au milieu des ondes, couverts d'une multitude d'oiseaux aquatiques fiers de leurs beaux plumages. Au calme plat, désolant pour le navigateur, succède une fraîche brise qui frémit dans la voile, et fait glisser l'embarcation assez près du bord pour permettre de jouir des imposants et gracieux tableaux qu'il ne cesse de présenter. Après un solitaire bocage, rempli d'oiseaux folâtrant au soleil ou travaillant à faire leurs nids, vous en voyez un autre où s'élève un village dont la population est laborieusement occupée dans des champs de riz ou de cannes à sucre. Souvent se sont des pêcheurs tirant leurs filets, que vous apercevez à travers les feuilles des grands roseaux, et quelquefois, des groupes qui dansent au son d'un rustique instrument et font retentir l'air de leurs acclamations bruyantes.

En un mot, si la rivière des Amazones offre des scènes du genre grandiose et terrible, elle en présente aussi qui eussent été dignes de figurer dans les idylles de Gesner et les paysages du Lorrain.



§ 8

PRINCIPAUX AFFLUENTS DE L'AMAZONE.

Plus de cent cinquante fleuves ou rivières se jettent dans l'Amazone. L'hydrographie complète de son bassin serait dont une œuvre qui dépasserait de beaucoup les limites que j'ai dû me prescrire. Elle exigerait, d'ailleurs, des études très-étendues, et des notions que la géographie locale n'est pas encore en état de fournir, attendu qu'une partie considérable des régions parcourues par l'Amazone n'ont été jusqu'à ce jour que très-imparfaitement explorées, et que, même à l'heure qu'il est, on ne peut désigner, avec une entière certitude, les lieux où elle prend sa source.

En conséquence, je me contenterai de donner ici quelques détails sur les principales rivières navigables dont les eaux concourent à former le plus puissant fleuve du globe.

Ces tributaires sont :—

Pour la rive droite : le Javari ou Hiauari, le Purús, le Madeira, le Tapajós, le Xingú, et, selon quelques-uns, le Tocantins.

Pour la rive gauche : le Napo, le Japurá, le Rio-Negro, le Jamundá et l'Orixamina ou Trombetas.

LA JAVARY OU HIAUARI.

Ce fleuve, dont le cours est de plus de cent lieues, descend des Cordillères péruviennes et coule d'abord du sud au septentrion. Il s'incline ensuite à l'est et se jette dans l'Amazone, à 235 lieues du confluent du Rio-Negro et à 255 du celui du Madeira, 4° 18[1] de latitude méridionale, et 35° 11[1] de longitude occidentale d'Olinda. A partir du 8° 48[1] de latitude méridionale, parallèle à la cataracte de Santo Antonio sur le Madeira, son cours sert de ligne de démarcation entre les États du Brésil et ceux de la république de l'Équateur. Dès 1781, les Espagnols et les Portugais étaient convenus de cette commune limite de leurs possessions, et c'est pour la constater qu'ils avaient élevé une colonne un peu au-dessous du confluent du Javary, le débordement des eaux n'ayant pas permis de la placer à l'embouchure même du fleuve. Diverses peuplades sauvages, habitent encore les bords de cette rivière, très-bien placée pour faciliter un jour les communications entre la haute Amazonie et les ports du Pérou.

LE PURUS.

Tout fait présumer qu'il prend également sa source dans les montagnes du Pérou, et peut-être dans le voisinage de Cusco. Il débouche dans

l'Amazone, 267 lieues au-dessus du Javary et 32 au-dessous du Rio-Negro, environ à 110 lieues de l'embouchure du Jamundá, par 3° 50[1] de latitude méridionale, et 26° 35[1] de longitude orientale d'O-linda. Ce fleuve, dont le cours est d'une longueur considérable, et qui pourrait bien n'être qu'un écoulement du lac Rogaguallo, ne reçoit que de faibles rivières, ce qu'il faut attribuer à la position de son bassin, resserré d'un côté par le Coari et de l'autre par le Madeira. Les eaux du rio Purús nourrissent une prodigieuse quantité de tortues, et ceux qui s'occupent de recueillir les œufs de cet amphibie pour la fabrication du " manteiga de tartaruga " (beurre de tortue), remontent annuellement ses bords, pendant la saison sèche, à plus de quarante journées de chemin. Il se jette dans l'Amazone par quatre bouches, dont la seconde, qui s'ouvre en face du lac Codajáz à huit lieues de la première, a retenu le nom de Cuxiuará, qui fut primitivement celui de tout le fleuve. Une maladie singulière affecte ceux qui habitent ses rives : à l'âge de puberté, leur peau, qui était parfaitement blanche, devient d'une couleur fauve très-prononcée. Heureusement cette métamorphose n'influe en rien sur la santé des individus qui l'éprouvent.

LE MADEIRA.

Ce fleuve, un des plus grands que reçoit l'Amazone, est formé de plusieurs rivières qui prennent naissance dans les Andes boliviennes, et se jettent les unes dans les autres d'après l'ordre suivant : Le rio de la Paz, qui naît près de la ville du même nom, dans la Bolivie, entre le 17 et 19 degrés de

latitude, se dirige vers le sud-est, et se décharge dans le Marmoré, rivière navigable qui vient de Potosi et fournit, dans la direction du nord-ouest, un cours de 60 lieues, pendant lequel il recoit de nombreux tributaires, et finalement le Guaporé, grande rivière qui sort du flanc occidental des sierras de Mato-Grosso. Le fleuve qui résulte de cette jonction est le Madeira.

Son cours, toujours plus profond et plus imposant, sépare la province brésilienne de Mato-Grosso des terres de la Bolivie et du Pérou, et parcourt une distance de cinq cents lieues, recevant successivement le Robeirão, le Ferreiros, le Yaciparaná, le Jainary, le Marchado, l'Arariá, l'Agenagatiminga, le Mataurá ,l'Aráras, l'Arupuna, et une infinité d'autres rivières. Arrivé à douze lieues de l'Amazone, il se divise en deux bras, dont le principal atteint ce dernier fleuve par une embouchure de plus d'une demi-lieue de large, tandis que l'autre, coulant à l'est pendant 50 lieues, forme l'île fameuse de Tupinambarana, par sa jonction avec l'Amazone, environ vingt lieues en amont d'Obidos.

Le Madeira traversant d'immenses forêts, charrie souvent des arbres entiers dans ses eaux, et c'est cette circonstance qui, en 1725, lui fit donner le nom de Madeira (bois), par Francisco de Melho Palheta, à la place de celui de Cayari qu'il avait reçu des Indiens. Cet inconvénient, qui diminue chaque jour par la défense officielle d'abattre des arbres sur ses rives, ne l'empêche pas d'offrir une belle voie à la navigation à vapeur. Grâce aux grandes îles qui tempèrent de loin en loin la rapidité du

courant, cette navigation peut atteindre jusques à 185 lieues de l'embouchure. Là, commence la région des cataractes. Le Madeira n'en a pas moins de douze qui se comptent en aval et dans l'ordre suivant :—

1° MADEIRA.—Cette cataracte se trouve deux lieues au-dessous du confluent du Marmoré, point où le fleuve commence à porter le nom de Madeira. Elle consiste en un banc de rochers, dont l'étendue est de plus de demi-lieue, et sur lequel se trouvent trois écueils où les barques ne peuvent passer qu'au moyen du halage, et après avoir été déchargées. La distance pendant laquelle les marchandises doivent être transportées par terre est d'environ 300 brasses.

2₀ MISERICORDIA.—Dans la province de Mato-Grosso, à trois lieues de celle de Riberão. Les barques peuvent la franchir en remontant le fleuve, et elle est alors plus ou moins dangereuse, selon que les eaux sont plus ou moins abondantes.

3° RIBERÃO.—Elle est ainsi nommée du voisinage du Ribeirão, rivière considérable qui se jette dans le Madeira. Cinq chûtes d'eau successives composent cet écueil, qui oblige à transporter les marchandises par terre pendant une lieue. Les canots vides peuvent être halés, si ce n'est à un seul passage, assez court, où il devient nécessaire de les tirer sur la rive et de les transporter à épaules d'hommes.

4. FIGUEIRA ou ARARAS.—Elle est à six lieues de la cataracte de Riberão et à 14 du rio Guaporé. Immédiatement après cette chûte, le Madeira tourne

à l'ouest pour reprendre subitement la direction du nord-est, décrivant un coude qui limite la partie la plus occidentale du Brésil.

5. Pederneira.—A 28 lieues du confluent du Guaporé et à 14 de la cataracte de Figueira. Cet écueil est formé par une barre de roches qui se trouve presque à fleur d'eau. A la descente, les barques vides le franchissent en s'abandonnant au courant, qui s'ouvre un passage entre les rochers, mais à la montée, il est nécessaire d'avoir recours au halage. Quant aux marchandises, elle ont à faire par terre un trajet de 225 brasses.

6. Paredão.—On la trouve quatre lieues au-dessous de la précédente et à 32 lieues du confluent du Guaporé avec le Marmoré. Cette cataracte consiste en deux crêtes rocheuses entre lesquelles l'eau court avec beaucoup de rapidité. On la passe néanmoins sans qu'il soit nécessaire d'alléger les canots.

7. Tres-irmaos.—C'est une véritable cascade qui se prolonge pendant un quart de lieue. Les canots chargés se tirent assez facilement de ce pas en descendant le fleuve, mais en le remontant, il faut doubler le nombre de leurs rames. Cette cataracte qui est à 7 lieues de celle de Paredâo, est à 39 lieues du confluent du Guaporé et du Marmoré.

8. Girão. — Très-considérable et située à 8 lieues des Tres-irmaos. Elle se compose de cinq chûtes d'eau sur un espace de 365 brasses. L'effet qu'elle produit sur le fleuve est tel qu'il se fait sentir à plus d'une lieue dans le courant. Parvenus à cette cataracte, bateaux et marchandises

doivent, quelle que soit la direction qu'ils suivent, être transportés par terre.

9. Caldeirão-do-Inferno. — Moins inabordable que la précédente, dont elle est éloignée de 3 lieues. On compte à peu près 52 lieues de cet écueil à la jonction du Guaporé avec le Marmoré.

10. Morrinhos.—On la rencontre 7 lieues en aval de Caldeirão-do-Inferno, au pied de trois collines sur lesquelles la salsepareille croît en abondance. On compte 60 lieues de cette cataracte au Guaporé.

11. Theotonio.—Cette cataracte est d'un aspect magnifique et constitue ce qu'on appelle une belle horreur. Les eaux volumineuses du Madeira, divisées en quatre branches par une barre de roche, se précipitent avec un bruit formidable, dans un gouffre profond qui les vomit, à son tour, dans un canal d'où elle s'échappent encore tout écumantes. Le transport des barques et des marchandises s'effectue en suivant une étroite corniche qui longe le fleuve pendant l'espace de 250 brasses. Le saut de Theotonio se trouve à 66 lieues du Guaporé et à 6 lieues au-dessous de la cataracte de Morrinhos. C'est dans son voisinage que s'élève l'aldée des Pamas, Indiens à demi-civilisés.

12. Santo Antonio.—A 70 lieus du Guaporé et à 186 de la rivière des Amazones. C'est le dernier obstacle qui gène la navigation en aval, et, par conséquent, le premier que rencontre la navigation en amont. Cet écueil consiste en deux îlots de rochers qui obligent le fleuve à se diviser en trois canaux où l'eau s'engouffre avec une

extrême rapidité, et que les barques ne peuvent franchir qu'après avoir été allégées de la moitié de leur chargement.

Ces nombreux écueils du Madeira supérieur ralentissent, sans aucun doute, le mouvement commercial entre les provinces du Pérou et le Pará, mais l'homme civilisé, qui peut aujourd'hui disposer de la poudre à canon, de la vapeur, et d'autres puissantes forces motrices, aura raison, tôt ou tard, de ces obstacles que la nature ne lui présente que pour lui ménager un brillant triomphe.

En l'état actuel, la navigation du Madeira est encore d'une importance majeure pour le commerce de ces contrées. Les canots employés pour le transport des marchandises n'ont pas moins de 6 à 7 pieds et demi de largeur, et peuvent porter un chargement de plus de 2,000 arrobes (environ 640 quintaux.) Lorsqu'ils descendent par le Guaporé, ils mettent ordinairement vingt jours pour aller, de la ville de Mato-Grosso, au confluent du Marmoré, où le Madeira commence à porter son nom. Cet espace de temps paraît un peu long, mais il ne l'est pas en réalité, si l'on considère que le cours du Guaporé est obstrué de sept cataractes dont plusieurs nécessitent le déchargement des marchandises. Il faut 16 jours pour se rendre par eau du confluent du Marmoré à l'Amazone, et finalement, dix jours, pour entrer dans le port de Belem ou Pará. Total de la navigation, 46 jours. Le même voyage, fait en remontant le fleuve, exige, suivant la saison, de trois à cinq mois.

Les rives du Madeira sont encore habitées par

un grand nombre de tribus indiennes qui se nourrissent de fruits sauvages ou de la chair et des œufs de tortue. La fertilité de ce littoral est extrême, et il est littéralement couvert de cacaoyers, de girofliers, de salsepareilles, de vanilliers et des plantes les plus rares, qui y croissent naturellement.

Le Syringa ou Borracha, arbre dont la sève fournit le caoutchouc, se trouve aussi dans les bois qui avoisinent le fleuve. Il y est en si grande quantité que plus de 25 mille Tapuyas, et autant de créoles et d'étrangers, venus de tous les pays, sont journellement occupés à l'extraction et à la préparation de cette gomme précieuse, à tel point que, pour en faciliter le transport, la compagnie des bateaux à vapeurs de l'Amazone projetait dès 1860, l'établissement d'un service régulier sur le Madeira.

Il est donc certain que la position de ce fleuve, et l'extraordinaire fécondité de son bassin contribueront chaque jour davantage à la prospérité général de cette partie du Brésil en y attirant la colonisation et l'industrie, c'est à dire le travail et les capitaux, qui produisent, à leur tour, le commerce et la richesse.

Dans ces heureuses régions, encore si peu visitées, mais dont il est connu que la température et le sol conviennent à toutes les productions de l'Europe centrale et méridionale, que de cités florissantes, que d'opulentes campagnes étonneront un jour le voyageur! Et combien redoublera son étonnement si, comme il faut l'espérer, un large canal ou un railway unit le Madeira à l'Arinós, et

ce dernier fleuve au Paraguay! Les deux zones extrêmes de la Sud-Amérique se donneraient alors la main comme deux sœurs.

LE TAPAJÓS.

Ce fleuve a cela de commun avec le Madeira, qu'il est formé par la réunion de deux grands rivières, alimentées elles-mêmes par des cours d'eau considérables. L'une et l'autre de ces rivières naissent dans les sierras de Mato-Grosso, à une médiocre distance de la source du Paraguay. La principale est l'Arinós, qui roule des sables d'or, et l'autre le Juruêna, qu'on pourrait appeler le haut Tapajós.

Vingt lieues au-dessous du confluent de l'Arinós et du Juruêna, le Tapajós, dont la direction est constamment celle du nord-est, reçôit, par sa rive droite, l'Azevedo, ainsi nommé de Jean de Souza Azevedo, la premier explorateur du Tapajós (1746.) Environ vingt cinq lieues plus bas, ce fleuve se trouve resserré entre les flancs abruptes de deux montagnes, en même temps qu'une île assez élevée divise son cours en deux bras inégaux, dont l'un, extrêmement rapide, n'a guère qu'un largeur de quinze mètres. Après avoir réuni ses deux branches et coulé pendant cinq lieues dans un lit vaste et profond, le Tapajós court, en écumant, au milieu des rochers, durant plus d'une lieue, se grossit d'une rivière imposante dont le nom n'est pas encore connu, se resserre de nouveau, pour s'élargir encore, reçoit divers tributaires, dont le plus remarquable est le Preto, roulant des eaux claires sur un fond de sable noir, arrose les petites

villes d'Aveiro, Villa-Nova de Santa-Cruz, Pinhel, Boim, et, après avoir formé la baie qui sert de rade à Santarem, arrive à l'Amazone par une embouchure de plus d'un mille de large.

Les bords du Tapajós sont loin d'avoir la même fertilité qne ceux du Madeira. Ils sont généralement sablonneux et dépouillés de végétation. On n'y rencontre guère que des arbustes du genre mimose et une espèce de roseau appelé taquari. Moins profond que le Madeira, le Tapajós présente cependant une navigation beaucoup plus facile, et qui n'est embarrassée que par deux cataractes. Il est vrai qu'elle est moins longue de deux cents lieues.

En somme, ce fleuve est très-avantageusement placé pour faciliter les communications et le développement du commerce entre une grande partie du bassin de l'Amazone et les villes de Cuiaba et de Villa Bella, les plus importantes de la province de Mato-Grosso.

LE XINGU.

De tous les affluents de l'Amazone c'est peut être celui dont la source et le bassin supérieurs sont encore le moins connus. Il nait dans la chaîne de montagnes qui sépare le province de Mato-Grosso de celle de Goyaz, et se dirige vers le nord-nord-est, entre le 14 et le 15 degré de latitude, traversant des pays habités par diverses tribus indiennes encore sauvages, entre autres par celles des Borotos et des Guiapys. Après avoir reçu le Barahú, le Rio dos Paos, le Bacaaris, ce fleuve entre dans la province de Pará, s'accroît des eaux du Curruá, du Guirini, de l'Itabaguá et de plusieurs autres

tributaires, baigne les petites villes de Carinis, Ananhirahi, Turuaná, Souzel, Pombal, Veiros, Porto-de-Moz, et arrive à l'Amazone par deux embouchures, soixante lieues au-dessous de celle du Tapajós.

Le cours du Xingú est à peu près de 300 lieues, et ne quitte guère la ligne droite, si ce n'est que, dans la voisinage d'Ananhirari, le fleuve, courant entre deux sierras, tourne brusquement à l'ouest, mais c'est pour reprendre bientôt sa première direction. Quoique le Xingú soit embarrassé de deux ou trois cataractes, produites par les montagnes qui resserrent quelquefois ses eaux, et qu'il ne puisse porter que des embarcations d'un tonnage moyen, il n'en sera pas moins d'une grande utilité au commerce de la partie orientale de Mato-Grosso, avec le Pará et l'Amazone. D'après le récit des missionnaires qui l'ont parcouru, on ne saurait, du reste, mettre en doute que les vallées qu'il arrose ne soient parfaitement salubres et d'une extrême fertilité.

LE TOCANTINS.

Bien que ce fleuve ne soit pas un tributaire de l'Amazone, qui l'augmente, au contraire, de son bras inférieur, je dois en dire ici quelques mots, par la raison qu'il appartient au système hydrographique du Brésil septentrional et complète cette échelle de grands fleuves qui, à des distances à peu près égales, coupent la rive droite de l'Amazone, et ouvrent des voies navigables jusque dans le centre de l'empire brésilien.

Formé par la réunion de plusieurs rivières, parmi lesquelles on peut remarquer l'Urubú et le rio das Almas, qui naissent dans les cordillères de Goyaz, le Tocantins ne devient réellement navigable qu'après sa jonction avec le Maranhão, une lieue au-dessous d'Aqua-Quente. D'après plusieurs géographes, ce Maranhão qui, à son origine, reçoit lui-même une petite rivière appelée Tocantins, devrait conserver son nom jusques à son confluent avec le Paranátinga, sous le 12 degré de latitude. C'est là effectivement que paraît commencer le véritable Tocantins. Vingt cinq lieues au-dessous du dit confluent, ce fleuve reçoit le rio de Cana-Brava, puis celui de Luiz-Alves et le Tabocas. Tournant ensuite du sud-ouest au nord, il recueille les eaux du Manoel-Alves-Salobre, et celle du rio do Somno, à 40 lieues de Luiz-Alves.

Accru par les eaux abondantes du Manoel-Alves-Septentrional, qu'il reçoit 45 lieues plus bas, il tourne à l'est, puis à l'ouest, et reprend finalement la direction du nord pour s'augmenter, 30 lieues en aval, des eaux volumineuses de l'Araguaia. Vingt huit lieues après, son cours, un moment empêché par les cataractes de Tabocas, se déploie dans de majestueux méandres, reçoit les eaux médicinales de l'Arari, et le petit bras de l'Amazone; après quoi, grossi encore par le Mojú et le Guamá, il se précipite dans l'Océan équinoxial, 25 lieues au-dessous de Pará.

Depuis le confluent du Maranhão avec le Paranátinga, les rives du Tocantins sont peuplées de nations encore sauvages mais d'un caractère assez

pacifique, et qui montre des tendances à la civilisation. L'établissement de colons européens dans ce pays ne rencontrerait donc pas de sérieuses difficultés, surtout s'il se faisait d'après un large plan. L'exemple donné par de laborieux travailleurs exercerait, à la longue, une influence salutaire sur l'esprit des Indiens ; ils sentiraient les avantages et la dignité de la vie civilisée, et éprouveraient le besoin de s'en procurer les jouissances. La fondation de quelques aldées, dans ces régions, aurait aussi pour résultat d'y attirer le commerce en lui fournissant une foule de produits, et spécialement la résine du syringa ou gomme élastique, appelée caoutchouc.

Le Tocantins baigne, dans la province de Goyaz, les villes de Porto-Imperial et de São-João-das-Duas-Barras ; dans la province du Pará, les forts d'Arroios et d'Alcobaça, l'Aldée de Pederneira, les villes de Bayão, d'Abaëte, de Beja, Condé, Cametá, et de Vigia, voisine de son embouchure. Près de Cametá, le fleuve étend sa nappe sur une largeur de deux lieues ; on peut dire cependant qu'il est moins profond que le Madeira, et même que le Tapajós.

Affluents de la rive gauche de l'Amazone :—

Le Napo. — Ce fleuve, d'une étendue de 300 lieues, coule tout entier dans le Pérou. J'ai cru, néanmoins, devoir le comprendre dans cette nomenclature, parce qu'il a été la cause de la découverte de la rivière des Amazones. C'est le sujet d'une histoire curieuse qu'on a déjà racontée, mais que

plusieurs de mes lecteurs seront bien aises de retrouver ici.

La recherche du métal d'où naissent les jouissances de la vie matérielle, fut constamment une des grandes préoccupations de la race humaine. Depuis l'exdédition des Argonautes et la conquête de la Toison d'or jusqu'à l'exploration des terrains aurifères de la Californie et de l'Australie, il y a toujours eu de par le monde un certain nombre d'intrépides aventuriers, disposés à braver tous les périls, et à se lançer au milieu de l'inconnu pour atteindre, par une rare faveur de la fortune, à ces richesses fabuleuses, que le travail le plus opiniâtre et le plus intelligent ne donne qu'après un long cercle d'années, et seulement à un petit nombre de favoris. Au XVI siècle, époque où les romans de chevalerie errante avaient mis tous les esprits en veine de merveilleux, cette disposition à courir au loin pour se procurer d'inépuisables trésors était devenue à peu près générale.

Les Espagnols et les Portugais s'abandonnaient, plus encore que les autres peuples, à ces rêves fantastiques. parfaitement en harmonie avec leur caractère, prédisposé au grandiose et à la poésie. Conquérants d'un monde nouveau où tout était prodigieux, fleuves, montagnes, déserts, ils lâchaient les rênes à leur imagination, et ne mettaient plus de bornes à leurs fastueuses espérances, que semblaient d'ailleurs justifier les immenses richesses trouvées par Fernand Pizarre dans le royaume d'Atabaliba. Leurs entretiens ne roulaient plus

que sur la merveilleuse contrée de l'El Dorado, située, disait-on, au sein des sauvages forêts de l'Équateur. La s'élevait la grande cité de Manoa, dont la splendeur dépassait de beaucoup celle des plus brillantes villes de l'Europe et de l'Orient. Le roi de ce fortuné pays avait pour résidence un palais aux colonnes d'albâtre et de porphyre, il siégait sur une trône d'ivoire, exhaussé sur une estrade d'or ; ses soldats, revêtus de cuirasses et de casques d'or, portaient des lances du même métal ; enfin, tout le corps du monarque, enduit d'une gomme parfumée, était, chaque matin, saupoudré de paillettes d'or, soufflées au moyen d'un tube. D'autres ajoutaient que le palais royal, bâti en marbre blanc, était décoré de soleils d'or et de lunes d'argent, et que la porte en était gardée par des lions vivants, retenus par des chaînes d'or....

On était alors en 1541, et il se trouvait dans le Pérou un homme dévoré, plus que tous les autres, de cette *auri sacra fames* vainement stigmatisée par le poëte. Cet homme était Gonzale Pizarre, gouverneur du Pérou, et frère du conquérant de l'empire des Incas.

Décidé à tenter une expédition vers les régions où il se flattait de surprendre la métropole de l'El Dorado, il part de Quito avec trois cents soldats bien armés et quatre mille Indiens, chargés de porter les bagages et de conduire le bétail destiné à l'alimentation de toute la troupe. Elle prend la direction de l'est, franchit la zone des Cordillères, et s'enfonce dans de sauvages et ténèbreuses forêts où il lui faut supporter les plus rudes fatigues, et

repousser les agressions de nombreuses peuplades guerrières qui lui disputent le passage.

L'histoire, dont le premier devoir est de flétrir toute action coupable, reproche avec justice à Gonzale Pizarre d'avoir associé à l'exécution de ses projets aventureux les plus horribles et les plus inutiles cruautés. Les malheureux indigènes qui tombaient entre ses mains étaient sommés de donner des renseignements sur la position de l'imaginaire cité de Manoa, et comme il y avait impossibilité de répondre d'une manière satisfaisante, ils étaient soumis à d'épouvantables tortures, et souvent déchirés par les dogues monstrueux que le chef de l'expédition menait toujours avec lui, et qu'il nourrissait habituellement de la chair des Indiens.

Ces actes atroces répandirent la terreur autour des Espagnols. Celles des tribus indiennes qui eussent été disposées à leur fournir des vivres ou à leur servir de guides au milieu des déserts, s'enfuirent comme les autres à leur approche. La plus affreuse solitude enveloppa Gonzale Pizarre et sa petite armée. Bientôt survint la saison des pluies. Alors, sans une cabane pour s'abriter, trempés jour et nuit jusqu'aux os, harrassés par d'éternelles marches, ils commencèrent à semer de leur cadavres la route qui devait les conduire à la plus brillante fortune. Quant aux Indiens, demi-nus, qu'ils avaient emmenés du Pérou, ils périssaient par centaines, ce qui obligea d'abandonner une partie du bétail dans les bois et détermina l'invasion de la famine qui vint encore èclaircir les rangs.

Enfin, après avoir supporté des fatigues inouïes et perdu près de la moitié de son monde, Gonzale Pizarre se trouva sur les bords d'un grand fleuve (le Napo), où il s'arrêta pour délibérer sur le parti qu'il avait à prendre. Il jugea naturellement qu'un cours d'eau de cette importance devait, à sa partie inférieure ou à son embouchure, toucher à des terres fertiles, capables de lui fournir toutes les provisions dont il avait besoin. Quelques rapports qu'il put recueillir sur les lieux le confirmèrent encore dans cette pensée. Il ordonna donc la construction d'un brigantin, et lorsque, après beaucoup de temps et de peines, l'embarcation fut en état de voguer, il y fit monter cinquante hommes des plus résolus, sous le commandement de Francisco d'Orellana, intrépide capitaine qui, à la tête d'un corps de cavaliers, s'était joint à lui, dans la vallée de Zumaca, plus de cent lieues à l'est de Quito, et qu'il avait nommé son lieutenant.

La mission d'Orellana consistait simplement à descendre le fleuve jusques aux lieux où il serait possible de s'approvisionner de vivres de toute espèce. Cette opération accomplie, le brigantin devait remonter immédiatement le fleuve, afin de ravitailler le camp de Gonzale Pizarre, dont la troupe, en attendant, se trouvait réduite à vivre de pêche et de la chair de quelques maigres chevaux.

L'audacieux Orellana s'abandonne donc à sa fortune, et descend le fleuve inconnu, voguant à la fois des rames et de la voile. Il avait déjà parcouru plus de cent lieues sans avoir pu trouver ce qui faisait l'objet de son voyage, lorsqu'il s'aperçoit

qu'il est sur la nappe d'un fleuve encore plus grand que celui auquel il a confié sa frêle barque. La rivière des Amazones était découverte !

A la vue du nouveau fleuve, auquel il donne immédiatement son nom, Orellana se laissant entraîner au désir de s'immortaliser par une grande découverte, abandonne Gonzale Pizarre à sa destinée. Ses compagnons, moins un seul, qui est inhumainement jeté sur le rivage, l'ayant proclamé leur unique chef, il descend avec eux la nappe toujours croissante du souverain des fleuves, et jouit du plus magnifique spectacle qui ait jamais ravi les yeux d'un chercheur de mondes. Cette navigation, qui dura une année et demie, s'accomplit au milieu des aventures les plus extraordinaires, parmi lesquelles figure celle où des femmes guerrières se seraient montrées sur le rivage, et auraient tenté de repousser les Espagnols. Orellana consacre sa victoire en donnant définitivement au fleuve le poétique nom de rivière des Amazones. Porté sur un Océan d'eau douce, comme le dit la relation du Dominicain frère Gaspard, il arrive enfin au golfe de Pará, et touche au véritable Océan. Bientôt il achète un navire dans l'île de Cubagua et se rend en Espagne, où le gouvernement, émerveillé de son rapport, le nomma gouverneur de la Nouvelle Andalousie, c'est le nom qui fut alors donné aux régions formant aujourd'hui la partie septentrionale du Brésil. Muni de ce titre pompeux, Orellanna repartit avec quatre vaisseaux et quatre cents hommes qui lui furent accordés pour le mettre à même de compléter ses

découvertes, mais, moins heureux que dans sa première expédition, il perdit en route trois de ses vaisseaux et ne parvint à pénétrer dans la rivière des Amazones que pour y périr de la fin la plus tragique.

Quant à Gonzale Pizarre, après avoir long-temps attendu le retour de son lieutenant, il prit le parti de retourner à Quitto, dont il était à quatre cents lieues, et où il n'arriva qu'au bout de dix-huit mois, et après avoir perdu les deux tiers des hommes qu'il lui restait.

LE HYAPURÁ.

Sorti d'ume chaîne des Cordillères qui appartient à la province de Micoa, voisine du Popayan, dans l'État de la Nouvelle-Grenade, ce fleuve porte d'abord le nom de Caquetá et coule vers l'est-sud-est. Enflé par les eaux d'une multitude de rivières, il creuse son lit, longtemps inégal et semé de rochers, envoie vers l'Orénoque un bras qui, sur ce point, sépare le Brésil de la Nouvelle-Grenade; entre dans la Guiane, où, après une course de 100 lieues, devenu un fleuve de premier rang, il se divise en neuf branches qui deviennent autant de nouveaux fleuves et coulent encore près de cent lieues sous les noms suivants: l'Anatiparaná, qui se trouve le plus à l'ouest, l'Eviratiba, le Manhaná, le Varanupá, l'Hyapurá, cours primitif, l'Uuaná, le Copejá, l'Hycará, et le Cadajá, qui est le plus oriental. Ces différents fleuves, qui embrassent un espace de plus de 65 lieues, et qui forment de grandes îles, annuellement submergées à la saison

des crues, précipitent leurs claires nappes dans les eaux troubles et opaques de l'Amazone.

Dix lieues au-dessus de son embouchure, l'Hyapurá baigne, sur sa rive gauche, la petite ville de Maripé, les aldées de San-Mathias, Tapera, et San Joâo. Son cours, d'environ 300 lieues, est navigable pendant 160 lieues, et le serait sur une plus grande étendue, sans les cataractes qui en embarrassent la partie moyenne et supérieure. Cinquante nations indigènes habitent ses rives et conservent encore le souvenir du cruel esclavage auxquelles elles furent soumises par les premiers conquérants. Il est certain qu'il existe dans les environs de Paraurai, entre les rios Napo et Iça, une aldée qui doit son origine et son nom à un étable (cariçara), où les Indiens étaient entreposés, pour être ensuite vendus comme esclaves.

Dans le voisinage de ses embouchures, l'Hiapurá forme de grandes lagunes qui, dans la saison de chaleurs, rendent insalubre l'habitation de son littoral inférieur, mais le reste de ses rives n'est pas soumis au mêmes inconvénients ; l'air y est pur et raffraichi par les brises, ce qui, joint à l'étonnante fertilité du sol, susceptible des cultures les plus variées, ne peut manquer d'y attirer un jour la colonisation.

Ce fleuve, enfin, a figuré plus d'une fois dans les actes de la diplomatie. En 1750 et 1777, son cours et celui du Cumiari, son affluent, furent choisis pour ligne de démarcation entre les possessions les plus occidentales des Espagnols et des Portugais. En 1781, cette même ligne devint l'objet des plus sé-

rieuses discussions entre les deux peuples. C'est elle, finalement, qui fut acceptée par la tribu sauvage des Murás, Quand ils conclurent avec le Directeur de Maripi, Mathias José Fernandes, un traité de paix dont malheureusement ce dernier ne comprit pas toute l'importance.

LE RIO-NEGRO.

C'est le plus grand des fleuves de la Güiane brésilienne et de tous ceux qui se jettent dans l'Amazone. Il nait, comme l'Hyapura, dans les montagnes du Popayan, États de la Nouvelle-Grenade ; seulement sa source est un peu plus au nord-est, à 2° 30' de latitude nord, et 36° 49' de longitude ouest d'Olinda.

Ce fleuve coule d'abord à l'est, puis au sud, jusqu'au 65° de latitude, où il prend, pour ne plus la quitter, la direction du sud-est. Son cours supérieur reçoit le Tombú, le Cassiquiaré, rivière considérable communicant avec l'Orénoque ; le Démiti, l'Ixié, l'Icaná, l'Ucaiari ou Vahupé que les canots peuvent remonter pendant un espace de cinq journées. Son cours moyen, où affluent quantité de tributaires, est considérablement grossi par les eaux du Seriuini, de l'Araçá, du Padauari, rivière navigable qui n'est qu'à une demi-journée de l'Umauóca, affluent de l'Orénoque ; par le Darahá, le Maraviá, l'Inebú, le Cauaburi, le Baruri, voisin de l'aldée de Mariuá, le Maranacoá, le Cunimarú, l'Uarirá, le Xibarú, le Matiqué, le Mabá' l'Urubaxi, l'Ajuaná, l'Inuixi, le Xiurá, le Meriá, le Curiuriau. Enfin, les principaux tributaires du cours inférieur sont : le Rio-Branco, ainsi

nommé de la blancheur singulière de ses eaux, le Jaguapéri, l'Uacriáu, le Curerú, l'Anavilhána, l'Aiurini, l'Inuini.

Parmi ce grand nombre d'affluents, deux surtout sont remarquables par leur importance et leur position géographique. Ce sont les rios Cauaburi et Branco.

Le premier, parfaitement navigable dans une grande partie de son cours, ouvre dès aujourd'hui une voie de communication entre l'Amazone et l'Orénoque. Çet itinéraire, qui n'est point tracé sur les cartes, consiste à passer de l'Amazone dans le Rio-Negro, de celui-ci dans le Cauaburi, d'où l'on arrive successivement dans le Maturacá, l'Umarinauhi, le Beriá, le Bacimoni, le Cassiquiari et finalement dans l'Orénoque. C'est un voyage de quinze jours que l'on peut accomplir s'en poser le pied sur terre. Quelques journaux d'Europe on cru émettre une idée nouvelle en essayant de démontrer la possibilité de faire communiquer l'Amazone avec l'Orénoque: eh bien! elle existe cette communication dont on fait l'objet d'un problême. Au défaut de l'homme, la nature a pris la peine de la réaliser ; seulement si, en attendant les chemins de fer, un habile système de canalisation venait perfectionner l'œuvre de la nature, il est hors de doute qu'on arriverait facilement à établir une relation plus directe et plus active entre les deux grands fleuves qui servent de véhicules à tout le commerce de l'Équateur. Je me réserve, au reste, de présenter bientôt quelques réflexions générales sur les avantages que l'Amazonie pourrait retirer de

l'établissement de canaux qui doubleraient l'utilité de la plupart de ses fleuves.

Bien que le Rio-Branco ne débouche pas directement dans l'Amazone, son importance n'en fait pas moins une des grandes voies navigables de la Guiane brésilienne. Ce fleuve, qui vient des montagnes de Paracaïma, recueille, pendant un cours de plus de cent lieues, les eaux des larges vallées de la zone torride, et se jette dans le Rio-Negro par quatre embouchures inégales, environ à 140 lieues du confluent du Jamundá. Quelques-uns donnent à la partie haute de son cours le nom d'Uraricoera, tandis que d'autres prétendent que cette dénomination appartient à un fleuve spécial dont la jonction avec le Tacutú formerait le Rio-Branco. Ce qu'il y a de sûr, c'est qu'une distance de quelques lieues sépare à peine ses affluents supérieur du rio Repunuri, qui se jette dans l'Ecequebo, par lequel on atteint à la Guiane anglaise et hollandaise, et aux États de Venezuela.

Il est fâcheux que, 64 lieues au-dessus de son embouchure, le Rio-Branco soit obstrué par les cataractes de S. Filipe, Rabino, Pancada-Grande et Cachoeirinha, qui s'étendent sur une distance de près de 35 lieues, c'est-à-dire tout le temps que le fleuve traverse une haute chaîne de montagnes. L'ensemble de ses rives présente des contrastes assez frappants : au-dessous des cataractes, elles sont du plus bel aspect mais humides et malsaines ; dans la région des montagnes, elle ont quelque chose de triste mais aussi de majestueux ; passé ce point, elle s'élargissent en plaines fertiles où l'on

élève un excellent bétail que l'insouciance des pâtres laisse trop souvent dévorer par les bêtes sauvages. J'ajouterai que la température de cette zone est parfaitement salubre et peut être assimilée à celle du midi de l'Europe. Les rives basses du fleuve et celles de ses lagunes sont extrêmement favorables à la culture du riz, de l'indigo, du coton, du cacao, du tabac et du café. Le vanillier, le syringa, le giroflier, la salsepareille, la plupart des produits dont la médecine et la droguerie font un fréquent usage abondent sur le reste du littoral, où l'on trouve aussi d'excellents bois pour la menuiserie. Enfin, les eaux du Rio-Branco sont très-poissonneuses, et la préparation du pirarucú, de la vache marine (peixe-boy), et du beurre de tortue occupe toutes les années la majeure partie de la population des aldées riveraines.

La contrée où ce fleuve prend sa source, et qui passait autrefois pour être celle de l'El Dorado, a longtemps excité la convoitise des Espagnols et occasionné de fréquentes collisions entre eux et les Portugais, premiers possesseurs de la Guiane. Les Hollandais, à leur tour, n'ont pas manqué de prétextes pour essayer de s'établir sur le Rio-Branco. Leurs efforts n'ont pas été plus heureux que ceux des Espagnols. Délivrées des attaques de ces incommodes voisins, les colonies portugaises ne furent pas au bout de leurs épreuves : en 1836, un missionnaire anglais, M. Youd, s'étant établi à l'aldée de Pirará, dans le voisinage du lac Amacú et du Rio-Branco, y fit quelques prosélytes parmi les Indiens. Mais, au bout de quelques années, sur

les réclamations du gouvernement brésilien, il fut obligé de se retirer au nord du rio Repuni, où quelques indigènes le suivirent. Les choses en restèrent là jusqu'au 7 février 1842. A cette date, un colonel, trois officiers et 40 soldats anglais, ayant avec eux trois pièces de canon, se rendirent auprès de l'aldée de Pirarà, sur les bords du lac Amacú, où ils construisirent un fort au haut duquel ils plantèrent le drapeau de leur nation. A la suite de cette démonstration, le missionnaire José dos Santos Innocentes dut, à son tour, se retirer vers le fort de San-Joaquin. Depuis, par un arrangement survenu entre les deux nations, le lac d'Amacú et ses environs ont été déclarés propriétés neutres.

La population de ces extrêmes frontières du Brésil a été considérablement diminuée par l'insurrection de Praia de Sangues et les mesures sévères qu'elle a nécessitées. Un grand nombre d'Indiens ont abandonné la contrée pour se retirer dans les établissements hollandais de Surinam, où ils étaient sûrs d'être parfaitement accueillis. Les rives du Rio-Bianco supérieur n'ont guère aujourd'hui qu'un millier d'habitants, qui, de même que les indigènes, entretiennent des relations commerciales avec le Guiane anglaise et hollandaise.

Retournons au Rio-Negro, que les Indiens appellent Guriquacurú. Comme l'indique son nom portugais, ses eaux, particulièrement dans les endroits profonds, présentent une teinte noirâtre, due aux parcelles de cuivre dont elles sont surchargées. Son cours, de .plus de 300 lieues, est d'une facile navigation, jusqu'à 160 lieues au-dessus de son conflu-

ent ; à partir de ce point, il est, pendant 75 lieues, obstrué par un assez grand nombre de cataractes dont les principals sont : Maracabi, Cojubi, Turnas, Crocobi, Caldeirão, Paredão et Caranguejo. Tous ces écueils nécessitent le déchargement des canots, et, quelques-uns, leur transport par la voie de terre. Comme l'Amazone, ce fleuve est semé de grandes îles, dont la plupart disparaissent annuellement sous les eaux. La partie de son littoral inaccessible à l'inondation est sablonneuse et généralement peu boisée, mais la partie sur la quelle les eaux peuvent jeter leur limon est d'une incroyable fertilité, surtout, dans les environs des lagunes, où l'on commence à créer de belles rizières. On rencontre, du reste, sur les rives du Rio-Negro, les plantes et les arbres que j'ai déjà signalés en parlant des autres fleuves, et, de plus, des végétaux dont le nom et les propriétés sont encore ignorés. Beaucoup de gros poissons et de tortues habitent ses eaux, tandis que le coq de montagne et le rossignol voltigent ou chantent sur ses bords, peuplés de trente ou quarante nations encore sauvages.

Le premier qui ait parcouru le Rio-Negro est le Capitaine-major Pedro Texeira, lequel, en 1637, découvrit son embouchure en remontant l'Amazone pour aller au Pérou. Depuis, plusieurs missionnaires y fondèrent des établissements pour convertir les nations sauvages qui habitent en nombre les deux rives du fleuve. Leurs travaux, et ceux des colons qui vinrent, plus tard, fonder des établissements dans le pays, ont puissamment contribué à y développer la civilisation. Le bassin du

Rio-Negro est aujourd'hui rempli de petits centres de population, présentant un effectif de 25 à 30 mille habitants, occupés de la culture du riz, du café, du tabac, du coton, de l'indigo de la mandioca. Outre ces produits, l'excessive fécondité du sol, permet encore de livrer à l'exportation: de la résine, de l'andiroba, de la vanille, des clous de girofle, du cacao, des noix muscades, des marrons, des étoupes, des bois fins, de beurre de tortue et de vache marine, de l'huile de copahu, des toiles de coton, du pirarucú, du puxiri, de la salsepareille, de l'urucú, et une foule de plantes ou de drogues médicinales.

On voit que la vie agricole et industrielle commence à se produire dans ce pays, que serait-ce donc s'il possédait une population proportionnée à sa vaste étendue ? Quant à moi, je ne doute pas un instant que les rives du Rio-Negro ne se couvrent un jour de villes populeuses qui relieront la Guiane aux ports de l'Océan.

LE JAMUNDÁ.

Sans égaler en importance les grands fleuves que nous venons de passer en revue, le Jamundá mérite de figurer dans le système hydraugraphique de l'Amazonie. Né dans les hautes montagnes de l'Équateur, son cours, qui se dirige du nord au sud et sépare en deux parties la Guiane brésilienne, traverse les lacs de Pharo et se jette dans l'Amazone par deux embouchures, formant une île large de plus de 14 lieues. Un peu au-dessus de ce point, le Jamundá communique avec le Gurupatúba ou Iriquiriqui, dont les eaux baignent la ville de Saracá.

Il paraît que c'est sur les bords du Jamundá que l'aventureux Orellana rencontra ces fameuses Amazones dont l'histoire, longtemps controversée, est aujourd'hui traitée de fable et même de mensonge. Les plus modérés prétendent que le navigateur Castillan et ses compagnons prirent pour des femmes les guerriers d'une nation imberbe dont il eut à repousser les agressions. La critique moderne aime à procéder carrément, et n'y va pas de main morte pour contester les faits dont le cours du temps a rendu la preuve difficile. On regarde comme très-philosophique cette méthode facile de tout nier, empruntée aux écoles sceptiques de l'Allemagne : je crois franchement qu'elle ne l'est pas le moins du monde, puisqu'elle met en péril la certitude de la plupart des évènements historiques. Il est possible et même probable que le classique souvenir des Amazones du Thermodoon, et plus encore le désir de se faire pardonner sa désertion, et de disposer la Cour d'Espagne à lui fournir les moyens de poursuivre ses découvertes, ait exercé une certaine influence sur l'imagination d'Orellana, mais, après tout, le fait qu'il rapporte n'a rien d'invraisemblable, surtout quand on pense que ce fait le fit renoncer à la gloire de donner son nom au premier fleuve du monde. On conçoit facilement que les femmes des sauvages aient pu figurer dans la lutte engagée avec les Espagnols ; elles ont dû intervenir soit pour secourir les blessés, soit pour encourager les guerriers, soit même pour prendre part au combat, comme le firent les femmes des Cimbres et des Teutons qui résistèrent aux légions

de Marius. Pour peu que les circonstances s'y soient prêtées, il n'a point fallu de grands frais d'imagination pour transformer ces héroïnes sauvages en Amazones.

Il y a plus : l'existence d'une tribu indienne, exclusivement composée de femmes, est appuyée sur des preuves de nature à faire impression sur les esprits les plus judicieux. Sans parler du rapport fait à la Condanime par le Sergent-Major indien Pacorilha, affirmant que ses vieux parents lui avaient raconté plus d'une fois l'histoire des Amazones ; sans invoquer non plus le témoignage du jesuite Christovão du Cunha, qui fit le voyage du Pérou au rio Jamundá pour éclaircir ce point d'histoire, il est positif que les profondes vallées, arrosées par le cours supérieur de ce fleuve, ont reçu des Indiens le nom de pays des Amazones (Uacamiába) et que, d'après les mêmes Indiens, il existerait encore un certain nombre d'Amazones (Yeamiabas) dans les plus hautes régions du même pays.

Il parait, du reste, que ces femmes guerrières n'étaient pas aborigènes de la Guiane. Dans sa " Noticia do Brazil " le savant Gabriel Soares assure qu'il existait sur les bords du San-Francisco, dans la province de Bahia, une tribu féminine sans cesse en état d'hostilité avec les Amoipiras et les Ubiáras. A l'époque où les Tupinambas, poursuivis par les Portugais, allèrent s'établir vers le nord entre le Tocantins et le Madeira, ces Amazones partagèrent leur destinées. Seulement, pour mieux assurer leur indépendance, elles passèrent le fleuve qui devait un jour porter leur nom, et s'établirent

sur les rives du Jamundá. Si, plus tard, elles déployèrent tant de courage pour s'opposer au débarquement d'Orellana, c'est qu'elles savaient par tradition combien le voisinage des Européens était redoutable pour les peuplades indiennes.

Ce que l'on raconte des mœurs et des coutumes de ces Amazones sauvages ressemble beaucoup à ce qu'on lit dans le poëme des Argonautes de Callimaque au sujet des femmes libres de l'île de Lemnos. Afin de prévenir l'extinction de leur race, ces guerrières donnaient de loin en loin l'hospitalité aux étrangers, venus des contrées voisines. A une nouvelle visite, elles avaient grand soin de rendre les enfants mâles à leurs pères, ne gardant pour elles que les filles. Ces nomades époux étaient choisis le plus souvent dans la tribu des Guacaris, mais on prétend qu'ils trouvèrent plus d'une fois des rivaux heureux parmi les Pariques, les Apotos, et les Tagaris, tant il est vrai que le beau sexe est né pour être volage !

LE TROMBETAS.

Appelé Oriximina dans la langue des indigènes. Quand le navigateur qui descend l'Amazone a laissé, à sa droite, le lac Yrati et l'île de Maracausú; à sa gauche, la double embouchure du Jamundá, le fleuve s'élargit à prendre l'apparence d'une mer. Alors, si l'on promène ses regards vers la côte du nord, on découvre une petite chaîne de collines, la seule qui, avec le mont Parentins, pointe sur la surface de la vaste plaine, courant des rives du Napo, jusqu'aux falaises de l'Océan. C'est au pied de ces collines que le Trombetas se décharge dans

l'Amazone par deux bouches inégales et que sépare une faible distance. Ses rives, bordées de grands châtaigners qui fournissent d'utile matériaux à la construction, ont un aspect majestueux, et rien n'approche du gracieux tableau que présentent les plantations de cacoyers des environs d'Obidos, jolie petite ville située sur une éminence que baignent les eaux du fleuve.

Le Trombetas sort du même système de montagnes que le Jamundá, et coule comme lui du nord au sud. C'est, après la Napo et le Rio-Negro, l'affluent le plus considérable de la rive gauche de l'Amazone, aussi quelques auteurs placent-ils sur ses rives la rencontre des guerrières sauvages avec Orellana. Quoiqu'il en soit, la position de ce fleuve peut faciliter les communications entre la Guiane française et la province du Pará. Malheureusement, les marécages répandus dans ces régions brûlantes y entretiennent les fièvres typhoïdes, et en écartent les populations de race européenne. Quelques nations indiennes qui vivent de chasse ou de vol de bétail, habitent seules ces déserts où l'homme civilisé n'étendra ses conquêtes qu'au prix de mille périls, et de grands travaux d'assainissement.

§ 7.

CANALISATION DES FLEUVES DE L'AMAZONE.

Puisque me voici sur le chapitre des fleuves et de la terre spéciale des eaux, qu'il me soit permis de la clore par quelques réflexions sur l'utilité que l'on pourrait retirer d'un système de canalisation qui ferait de toutes les voies navigables de l'Amazonie une seule voie constamment ouverte aux échanges du commerce de l'intérieur comme à celui de l'extérieur.

J'ai déjà émis l'opinion que ce n'était pas aux canaux, mais bien au chemins de fer à résoudre la question de la canalisation des fleuves américains. Cette pensée, que je ne retracte pas, a besoin d'une explication qui trouve ici sa place naturelle. Par la supériorité de leur vîtesse, et d'autres avantages, les wagons des chemins de fer l'emportent évidemment sur toute espèce de navigation à voile ou à vapeur. Il ne faut pour s'en convaincre que voir l'état peu prospère ou se trouve la batellerie des grands fleuves de l'Europe partout où les voies ferrées ont pu lui faire concurrence. Mais d'autre part, il est juste de ne pas oublier que l'établissement et le fonctionnement des railways étant très-dispendieux, il faut de toute nécessité, les placer au milieu de pays populeux, où il existe une masse de marchandises et de voyageurs suffisante, non-seulement pour défrayer les compagnies de leurs avances, mais encore pour attirer les actionnaires par l'appât de dividendes lucratifs. Nul doute que le

jour où le Brésil pourra compter dans chacune de ses provinces une population aussi compacte que celle de Rio Janeiro et de Bahia, les lignes de fer annulleront la navigation des canaux et finiront même par se substituer à celles des grands fleuves. Mais en attendant cette population, et même pour l'aider à se former, il est d'une grande importance d'assurer à toutes les régions colonisées ou susceptible de l'être les voies navigables les plus convenables pour la création ou le développement du commerce.

Je ne connais pas de moyen plus efficace pour hâter les progrès de l'agriculture, de l'industrie, des arts, enfin de tout ce qui fait l'apanage des sociétés bien organisées.

En ce qui concerne l'Amazonie, la question se présente sous un jour encore plus favorable au système de la canalisation : il est évident que, dans une grande partie de ces plaines incommensurables, annuellement submergées par tant de fleuves, la création de lignes de fer peut être considérée comme radicalement impossible. Le steamer est le véhicule qui paraît le mieux approprié aux conditions topographiques de l'Amazonie. Il a l'avantage de pouvoir aller en toute saison, avec tous les temps, sur des eaux profondes ou de faibles nappes ; il se passe de la voile, surmonte la violence des courants, porte des chargements énormes et peut prendre les plus lourds bateaux à la remorque ; on dirait un être vivant, ayant pour âme le génie même de l'homme.

Cela posé, maintenant que nous avons une idée générale de l'hydraugraphie de l'Amazonie e même de celle de tout l'empire brésilien, il nous sera facile de tracer, pour ainsi dire, le cours de ces canaux appelés à porter la vie et l'abondance par toutes les zones de la Sud-Amérique.

On ne peut jeter les yeux sur une carte de l'Amazone sans être frappé du nombre des grands affluents de ce fleuve gigantesque, et surtout de l'ordre, presque symétrique, dans lequel ils sont échelonnés sur ses deux rives. Ces affluents qui présentent des artères au moyen desquels on peut s'avancer à plusieurs centaines de lieues dans le pays, ont eux-mêmes des tributaires navigables à de longues distances, et quelquefois ces derniers communiquent à des lacs ou à des rivières également navigables, pendant la moitié de l'année. Il résulte de là, qu'une prodigieuse étendue de pays, le plus fertile qu'il y ait dans le Brésil, peut être abordée par des embarcations de tout genre, parties des ports de l'Amazone ou de l'Océan. Quel est donc la contrée du globe où la distribution des eaux soit plus heureusement appropriée aux conditions du commerce? Pour créer la richesse dans une province, il ne suffit pas que le sol en soit fécond et susceptible de livrer des produits nombreux à la consommation, il faut encore qu'il ait à sa portée des voies toujours ouvertes à l'exportation et à l'importation. Sans cet avantage, l'abondance même des produits enfante la gêne, et la population reste misérable et chétive au milieu des trésors qui devraint l'enrichir.

De ces graves inconvénients la nature semble avoir voulu préserver l'Amazonie et même toutes les parties du Brésil. Mais quelque prodigue de faveurs qu'elle se soit montrée en les semant de fleuves, de rivières et de lacs navigables, pour utiliser convenablement tous ces moyens de communication, le travail de l'homme doit nécessairement intervenir. En traversant les régions des montagnes, c'est à dire à une certaine distance de leurs embouchures, ces cours d'eau sont coupés par des barres rocheuses, qui, de loin en loin, interceptent la navigation, causent de fâcheux retards, et font courir les plus grands périls aux voyageurs. D'autrefois, les mêmes inconvénients sont produits par l'extrême rapidité du courant ou son peu de profondeur, la rencontre d'une île, l'ensablement d'un confluent ou d'énormes troncs d'arbres entraînés par les eaux. La disparition ou du moins la diminution de la plupart de ces obstacles est loin d'être aussi difficile qu'on le suppose.

Les roches qui forment les cataractes ou "cachoeiras" étant généralement assez tendres, elles céderaient sans peine à l'action du levier, et plus encore à celle de la poudre. J'ai acquis pour ma part, l'intime conviction que si, depuis dix ans la somme d'un million avait été allouée annuellement pour être employée à désobstruer les principaux fleuves de leurs cataractes, toute l'étendue de leur navigation serait aujourd'hui parfaitement libre. L'endiguement ou l'élargissement des rives, la défense d'abattre les arbres dans le voisinage des eaux, quelques levées établies près des

confluents, enfin un système d'administration et de surveillance des voies fréquentées par la navigation, tels sont les moyens qui pourraient plus ou moins remédier aux autres obstacles.

Pour être complet, le systême de canalisation ne devra pas se borner au nettoiement des fleuves, et à une meilleure direction donnée à certaines parties de leurs cours, il devra s'occuper aussi d'utiliser cette surabondance d'eau qui, de toutes parts, s'écoule dans l'Amazone. Combien de localités n'auraient besoin que d'un simple canal artificiel pour voir doubler la somme de leurs produits et celle de leur aisance ?

Il sera donc d'une sage administration d'unir un jour par des canaux, autant que la configuration des lieux pourra le permettre, les cours moyen et supérieur du Javari, du Jutahi, du Madeira, du Tapajós, du Xingú et du Tocantins ; du Nanaï, de l'Yapurá, du Rio-Negro, du Jamundá et du Trombetas. Comme une multitude de cours d'eau, souvent navigables, se trouvent entre ces fleuves, l'établissement des canaux projetés serait peu dispendieux. Sillonnant des deux côtés et sur une grande étendue les deux flancs de l'Amazone, ils porteraient la fécondité partout où n'atteint pas l'inondation et ouvriraient d'innombrables débouchés au commerce de l'intérieur.

Nous avons vu précédemment que les affluents des rios Negro, Branco, Jamundá, Trombetas, communiquaient ou pouvaient communiquer avec la République de l'Équateur, l'Orénoque, Venezuela, et les colonies hollandaises, anglaises et françaises

de la Guiane : je le demande, quels rapprochements inattendus ne vont pas s'opérer par le moyen de la canalisation, le jour où les efforts de l'homme auront triomphé de l'insalubrité qui affecte ces contrées ?

On dit que, au temps de Sésostris, l'Égypte était plein de canaux qui entretenaient la fertilité dans les parties de son territoire où n'atteignait pas l'inondation du Nil. C'était là sans doute une beau spectacle, mais qu'est-ce que l'Égypte et le Nil à côté de l'Amazonie et de son fleuve, recevant les tributs de plusieurs centaines de fleuves ? Quel pays pourrait offrir un plus brillant tableau de l'activité de l'homme, un plus digne monument de son génie, si des lignes de canaux, se croisant dans tous les sens, visitaient les parties les plus reculées de ces régions où des plaines immenses s'ajoutent à des plaines sans fin, et si les embarcations à vapeur, se multipliant sur ces canaux et sur les nappes des fleuves, entretenaient un perpétuel échange des produits et des richesses entre des colonies populeuses, formées de travailleurs accourus de toutes les parties de l'univers ?

Les avantages de la canalisation ne devront pas constituer un privilége spécial en faveur de l'Amazonie : toutes les provinces brésiliennes, et même toute l'Amérique méridionale pourront en jouir, si elles mettent à profit les cours de ces grands fleuves qui jaillisent de toutes parts de la chaîne des Andes et forment le plus magnifique système hydraulique du monde. Le cours navigable du rio Arinós, dont les eaux réunies à celles du

Juruêna forment le Tapajós, et d'un autre côté celui du Guaporé, grand affluent du Madeira, ne sont pas extrêmement éloignés du Paraguay, en sorte que la jonction de deux des principaux affluents de l'Amazone avec le plus navigable des affluents de la Plata, est une œuvre parfaitement réalisable, et dont l'exécution accomplie au moyen de quelques lieues de canaux, ne serait pas excessivement dispendieuse. Il est également hors de doute que des études sérieuses sur les terrains qui séparent les rios Araguaia, Maranhão, Tocantins, Parahiba, San-Francisco, mettraient en évidence la possibilité d'unir les bassins de ces fleuves par des canaux qui faciliteraient l'écoulement des produits des colonies internes du Brésil.

Ainsi donc, ce n'est pas se laisser aller à une chimère ou caresser une utopie que de se figurer l'empire du Brésil traversé, du tropique à l'équateur par les paquebots de l'industrie et du commerce, garants et messagers de la fortune et du bien-être matériel des peuples modernes. Il est d'ailleurs évident que si, dans l'ordre providentiel, tout sur le globe doit réaliser les fins que renferme son principe, ces masses d'eau courante que nous appelons fleuves n'ont pas seulement la mission d'alimenter le bassin des mers, elles ont encore celle de contribuer puissamment à la richesse des nations.

§ 8.

ZOOLOGIE AMAZONIENNE.

Les quadrupèdes domestiques ou sauvages de l'Amazonie ne diffèrent pas essentiellement de ceux du reste de l'Amérique méridionale. Le bœuf, dont la grosseur y est remarquable et la chair savoureuse, le porc, le mouton, la chèvre pourraient prodigieusement se multiplier dans les riches pâturages qui s'étendent autour des fleuves, mais la facilité de se procurer un abondant butin au moyen de la chasse et de la pêche fait beacuoup négliger l'élève des troupeaux, surtout dans la haute Amazonie. Celle du bœuf est même à peu près la seule qui préoccupe les habitants des localités mieux situées que les autres pour subvenir aux besoins de l'alimentation publique. Telles sont les fermes à troupeaux (fazendas), des environs de Santarem, de Pharo, sur le Jamundá, des bords du Trombetas, du Rio-Branco, et du Rio-Negro. En général, ces fermes à bétail sont peu nombreuses dans la haute Amazonie, et l'on s'en ferait une bien fausse idée en se figurant que les animaux y reçoivent les mêmes soins qu'en Europe. Dans ces vastes propriétés qui ont quelquefois cinquante ou cent lieues d'étendue, le bétail vit à demi-sauvage, à peine surveillé par quelques pâtres indolents qui ne peuvent le préserver ni des rapines des Indiens, ni de la dent des bêtes féroces. Il y a peu de chevaux dans le pays, par la raison qu'il n'y existe encore qu'un petit nombre de routes voiturables. Les poulains

venus de la Plata y sont cependant l'objet d'un certain trafic.

La même raison qui fait négliger l'éducation du bétail détourne de celle des volatiles de basse-cours. Des forêts remplies d'un gibier facile à se procurer et sans cesse renouvelé, telles sont les garennes et les volières des Amazoniens.

Ces forêts renferment une quantité à peine croyable d'animaux de toute espèce: à poils, à plumes ou à écailles. Des troupes de singes hurleurs et autres s'y balancent aux branches des cèdres, des umaris et des massarandúbas ; on distingue parmi eux le léger sahui, qu'on apprivoise sans peine; le charmant markina, le salui écarlate, le sapé cornifère, bizarrement orné de deux cornes de poils; le mono pardo, recherché pour son pélage ; le sagoin musqué, le sauvage guariba qui, à l'aurore et au crépuscule, fait entendre des hurlements plaintifs dont la superstition locale a fait une prière psalmodiée.

Les fourrés qui avoisinent les eaux sont la demeure ordinaire des pacaris, sorte de petits sangliers dont la chair est excellente et qui vont toujours par troupe. Dès qu'ils entendent un coup de feu, ils fuient avec tant de précipitation et de désordre qu'ils renversent parfois le chasseur sans même l'apercevoir.

Dans les bois profonds se tiennent les vedoas ou cerfs brésiliens, dont la chair approche de celle du bœuf. L'anta ou buffle, le plus grand des quadrupèdes du Brésil ; le jaguar ou panthère américaine, le couguar ou tigre noir, le guará et le cachorro do

mato, représentants du loup et du renard dans les déserts de l'Amérique.

La famille des oiseaux de l'Équateur est aussi variée que brillante. Elle comprend d'innombrables espèces de perroquets et d'aras, d'oiseaux chanteurs, parleurs ou siffleurs, des ramiers, des oies, des pans, des coqs de montagne, des oiseaux de proie, des colibris et des essains d'oiseaux-mouches de toutes les couleurs et de tous les mélanges de couleur.

Plusieurs espèces de serpents habitent les forêts ou les lacs de l'Amazonie. Parmi ceux dont la morsure est le plus à craindre, car elle peut devenir mortelle, il faut placer le surucucú, le jararacá, le cobra de cascavel (serpent à sonnette.) Bien qu'on doive soigneusement éviter le voisinage ou la rencontre de ces reptiles, il y a beaucoup à rabattre à l'idée formidable qu'on s'en fait en Europe. Ils fuient généralement la présence de l'homme. La famille des ophidiens de l'Amazonie compte cependant un individu réellement redoutable, c'est le boa ou surucujú qui est quelquefois de vingt-cinq pieds de long et de la grosseur d'une pièce de campagne. Sa force est telle qu'il peut saisir et étouffer un taureau dans ses spirales, et l'on jugera de sa voracité en songeant qu'il peut dévorer, en un seul repas, deux porcs et un chevreau. Il est vrai que le travail de la digestion est si laborieux qu'il en résulte pour l'animal un engourdissement profond pendant lequel on peut l'éventrer sans aucun danger. Malgré sa force prodigieuse, le boa est immédiatement tué par les Indiens quand il lui arrive d'aban-

donner les solitudes où il habite d'ordinaire, pour se rapprocher des demeures de l'homme. Le Jacaré ou caïman brésilien qui se trouve dans la plupart des fleuves et des lacs est encore moins dangereux que le boa, même pour les nageurs les plus imprudents.

Les eaux de l'Équateur sont partout très-poissonneuses, et il faudrait sans doute des volumes pour faire un histoire ichthyologique complète de la rivière des Amazones et de ses affluents. Il n'est cependent que deux principales espèces de poissons qui soient pour les habitants du pays l'objet d'un commerce chaque jour plus important, les voici :—

Le premier est le pirarucú, que l'on mange frais et que l'on sale plus souvent comme la morue, avec laquelle il a quelque ressemblance, tout en étant d'une taille beaucoup plus grande. Comme le peixe-boi et le pirahiba, on le pêche ordinairement au harpon. Il se trouve dans tout le cours de l'Amazone, du Madeira, du Rio-Negro, &c., spécialement près des confluents et dans les eaux profondes. Le second est la vache marine ou peixe-boi, poisson mammifère et à demi-amphibie dont la longueur atteint quelquefois dix sept pieds, et dont l'épaisseur est de deux ou trois pieds. Sa tête, qui a quelque chose de celle de la vache, est munie d'oreilles et d'yeux d'une extrême petitesse.

Sa peau est si épaisse et si dure qu'elle est presque à l'épreuve de la balle, et que les Indiens s'en font des boucliers qu'ils portent à la guerre. Ce volumineux cétacé n'a que deux petites nageoires

près de la tête, au-dessous desquelles se trouvent les tétines de la femelle. Il se nourrit spécialement d'une espèce de roseau qui abonde sur toutes les rives des fleuves de l'Amazonie et que les Indiens nomment canarana. Le moment ou la vache marine lève sa tête hors de l'eau pour respirer ou pour brouter les tiges du canarana est celui que choisit l'adroit pêcheur pour la harponner. La chair de ce poisson est très-estimée, même des étrangers, et tient lieu de bœuf aux gens du pays, qui la mangent fraîche, et la salent ou la fument, faute de sel.

Outre ces deux poissons et une multitude d'autres espèces qui fourmillent dans les fleuves, les lagunes et les moindres cours d'eau, le pays possède encore une quantité réellement innombrable de tortues qui, en septembre et octobre, abandonnent les eaux pour venir déposer des myriades d'œufs dans le sable. Ces œufs, qui sont l'objet d'une récolte générale sur tout le littoral servent à confectionner le beurre de tortue.

§ 9.

AGRICULTURE, PRODUITS, COMMERCE.

L'agriculture, telle qu'on la pratique en Europe, n'existe pas encore dans le nord du Brésil. Malgré les efforts du gouvernement et de quelques personnages influents, animés des meilleures intentions, on s'y occupe fort peu du défrichement des terres et de la création des produits qui, en d'autres pays, mettent en mouvement tant de bras et tant de capitaux. Il existe bien quelques cultures de café ou de tabac autour des villes et des aldées, spécialement sur le Rio-Negro, mais l'étranger qui aborde dans ces contrées, ne doit point s'attendre à y trouver des campagnes couvertes de plantations, semées de fermes élégantes, riches en récoltes de tout genre, et procurant à des familles entières les avantages de l'aisance et ceux d'une vie tranquille. L'excessive abondance des productions spontanées de ces climats y semble faire de l'agriculture quelque chose d'inutile et de superflu, et même une occupation préjudiciable aux intérêts des populations. Effectivement, à quoi bon se livrer à un travail, toujours pénible dans les pays chauds, pour récolter du thé, de l'indigo, du cacao, du coton, du piment, de la canelle, des clous de gérofle, du maïs, des pommes de terre, du froment, etc., etc., lorsque la plupart de ces produits sont libéralement donnés par la nature ou apportés par le commerce européen ? L'Amazonien à qui la culture de son champ ne produirait qu'un mince bénéfice préfère

s'enfoncer dans les bois pour recueillir la gomme du syringa, dont on fait le caoutchouc ; la vanille, les noix muscades, le carajurú, le cumarú, l'huile de cupahúba, la salsepareille, plus de soixante drogues pharmaceutiques. Tous ces produits se vendant à des prix élevés, il a la chance de gagner des sommes considérables. Il est vrai qu'il lui faut mener une existence nomade, dans le silence des forêts, exposé aux morsures des serpents et aux attaques des bêtes fauves, mais il est aventureux et brave, et puis, la soif du gain est si impérieuse ! Il part donc, rempli d'espérance et même de gaîté, surtout s'il a pu se procurer un peu " d'agoa-ardente " et de tabac. Ce genre de vie, qui est celui de la majeure partie de la population des aldées, est un grand obstacle aux progrès de l'organisation sociale de certaines parties de l'Amazonie. Ces bandes innombrables de tapuyas, de créoles ou d'européens dispersés dans les déserts et, pour ainsi dire, affranchis de toute loi, ne présentent pas précisément l'idéal d'une société modèle.

Un tel état de choses donne lieu à l'abus le plus déplorable. De hardis industriels, appartenant à toutes les nations, et dont l'absence de marchés publics rend malheureusement l'intermédiaire indispensable aux vendeurs de produits spontanés, exploitent ces derniers de la façon la plus indigne. Au prix de quelques marchandises grossières ou avariées, ils obtiennent d'eux les produits les plus précieux, qu'ils revendent lucrativement à d'autres accapareurs. Ce n'est pas tout: ces misérables, abusant de l'empire qu'ils ont su prendre sur les

indigènes, les contraignent par de mauvais traitements, des menaces, ou après les avoir soulés d'eau-de-vie, à leur vendre à bas prix les produits récoltés pour le compte de divers commerçants.

Le gouvernement central a fait de louables efforts pour établir des marchés affectés à la vente des produits, et mettre un terme aux odieuses spoliations qui viennent d'être signalées. Mais sa bonne volonté se trouve paralysée par l'influence que les exploiteurs ont acquise sur l'esprit des populations.

Pour guérir un si grand mal, il n'est, semble-t-il, qu'un seul remède : la création de nombreuses colonies de travailleurs agricoles, ce qui amenera certainement, avec le temps, une notable diminution des produits naturels et, par suite, la nécessité de demander au travail des biens que la nature primitive cessera de donner. C'est ce qui déjà est arrivé pour les provinces de Maranhão et de Ceará.

LE GRAND PARÁ.

§ 1

DESCRIPTION SOMMAIRE DU PAYS.

Le Grand Pará ou Basse Amazonie est une région d'environ 40 mille lieues carrées, c'est-à-dire une fois et demie plus grande que France actuelle. Elle se trouve entre le 40° 3' de latitude nord, et le 6° de latitude sud, étant ainsi coupée par l'Équateur, qui passe sur l'embouchure même de la rivière des Amazones. Sa longitude, prise au méridien de Paris, s'étend du 48° au 71°.

Ses limites sont : au nord, l'Atlantique ; à l'est, la province de Maranhâo, dont elle est séparée par le Gurupi ; au sud, les provinces de Mato-Grosso et de Goyaz ; à l'ouest, le rio Oyapock, qui la sépare de la Guiane française, et la province des Amazones, la ligne de démarcation étant tracée par les rios Jamundá et Tupinambaraná, affluents, l'un de la rive gauche, l'autre de la rive droite de l'Amazone.

Cette province n'offre d'autres montagnes que celles qui s'élèvent sur les frontières du nord et du sud. Partout ailleurs, elle n'est qu'une plaine immense, formée par les terrains d'alluvion que les eaux y ont charriés dans les époques primitives du globe. On ne s'étonnera donc pas de leur prodigieuse fertilité. L'hiver y est inconnu, les orages y sont fréquents et les coups de tonnerre épouvantables. Les brises, qui la nuit soufflent de la terre, et de la mer pendant le jour, amortissent la chaleur. Comme dans les autres pays situés sous la ligne, les jours y sont toute l'année égaux aux nuits. Enfin, il y règne une telle alternative de soleil et de pluie, qu'il en résulte une température à la fois douce et humide, excessivement favorable à la végétation. Aussi, dans quelque saison qu'on y sème les céréales, elles donnent deux ou trois récoltes dans l'année.

En possession des embouchures du plus grand fleuve de la terre, et d'une côte dont l'étendue est de près de 180 lieues, le Pará est supérieurement, placé pour devenir l'entrepôt de tout le commerce du Brésil septentrional, et d'une grande partie de celui de la République de l'Équateur, de la province de Mato-Grosso et du Pérou. Les ports qui bordent la baie du Tocantins, ceux de l'île de Marajó ou qui sont échelonnés sur les bords de l'Océan, les eaux inférieures de l'Amazone, du Tocantins, du Xingú, du Trombetas, forment un ensemble de points commerciaux faits pour assurer la prospérité d'un pays moins favorablement doté par la nature. Les riches produits dont abondent les eaux et les forêts, ceux que la culture commence à mul-

tiplier, enfin, la nécessité de se procurer par l'importation les objets de première utilité que l'industrie nationale ne donnera pas de longtemps, sont autant de causes qui assurent à ces contrées un magnifique avenir commercial.

On trouve sur le territoire du Pará, non pas quelques produits perdus dans les forêts, mais des masses de produits que la nature a, pour ainsi dire, mis sous la main des heureux habitants de ces climats. Je ne citerai que les principaux :—

Le camará, la capaveira, l'omiri ou storaque, le marapiníma, dont le bois est susceptible d'un poli égal à celui de l'écaille de tortue; le sucubá, qui donne, par incision, un puissant vermifuge liquide; le massarandúba, dont la gomme est une excellente colle-forte; la gelahicíca, qui fournit une résine susceptible de remplacer l'argile pour la confection de la vaisselle ; la chiriuba, dont la cendre remplace la soude dans la fabrication du savon. On y trouve encore, mais en petit nombre, des mines de métaux, du cristal, des émeraudes, de l'argent, du granit, de l'argile de diverses teintes, et des bois très-avantageusement employés pour la construction, la charpenterie et la menuiserie.

Les forêts sont remplies d'essaims d'abeilles, qui fabriquent leurs rayons dans les troncs des arbres séculaires, et de mille fruits différents, parmi lesquels j'ai surtout remarqué des attas, des pignes et plusieurs variétés de cocos. La vanille, le gingembre, l'indigo, la salsepareille, le jalápa, l'ipécacuanha, le géroflier et la noix muscade croissent là naturellement. Le pays donne aussi

une grande quantité de mandioca, de riz, de maïs, de haricots, de café, de coton et de cannes à sucre.

Parmi les produits qui font l'objet spécial du commerce du Pará, on doit placer en première ligne l'urucú, dont la teinture est préférable à celle du pâo-brazil ; le riz, le cacao, la salsepareille, des épices, des plantes médicinales, la gomme élastique, le piment de l'Inde, le baume de copahu, le tafia, la cannelle, l'andiróba, le puxiri, le tapioca, le cumarú, des bois pour la construction navale et la menuiserie.

La province du Pará se subdivise en sept comarques ou départements, dont voici les noms, qui sont les mêmes que ceux de leurs capitales :— Pará, Marajó, Bragança, Cametá, Macapá, Gurupá, Santarem.

§ 2.

PARÁ.

La comarque de Pará a pour capitale Belem ou Pará, qui l'est aussi de toute la province. Cette ville doit sa fondation à Francisco Caldeira, qui, en 1615, fut expédié par le gouverneur général du Brésil, Alexandre de Moura, pour fonder un fort à l'embouchure de l'Amazone, et en interdire l'entrée aux étrangers qui venaient trafiquer avec les Indiens. Belem, dont la population est de 30 mille âmes, est situé sur la rive méridionale de la baie de Guajará, formée par la réunion des rios Tagypurú, Guamá et Mojú, qui se jettent dans le Tocantins. La ville, très-bien bâtie, est remarquable par l'alignement de ses rues, pavées ou macadamisées ; par l'élégance de ses maisons, construites en pierre, et même par la beauté de quelques-uns de ses édifices, tels que le palais du gouverneur et de l'église de Santa-Ana ; la douane et la caserne sont aussi de remarquables monuments. On y voit de très-jolies places, deux ponts, un jardin botanique, et divers établissements d'instruction publique et de charité.

Belem a été plus d'une fois le théâtre d'évènements aussi graves que déplorables. Depuis l'époque où son fondateur fut rappelé à Lisbonne (1622) pour avoir justement fait punir un de ses cousins qui avait assassiné une habile et brave capitaine, Belem et San-Luis devinrent deux foyers de factions militaires ou monastiques, qui se livrèrent aux plus affreux désordres. Les malheureux In-

diens furent soumis aux plus atroces traitements par ceux-là même qui occupaient les premières charges de la province. Parmi ceux qui se signalèrent par ces honteux excès, l'histoire du Brésil flétrira surtout les gouverneurs Fragoso d'Albukerque, Bento Maciel, João Velho do Valle, Pedro Maciel et Victor Maciel. Les longues querelles des jésuites, partisans de l'esclavage des Indiens, avec le pouvoir civil et l'autorité royale, se sont prolongées avec un incroyable persistance de la part de la Compagnie de Saint-Ignace. Mais il est une cause plus puissante encore des révolutions qui sont venues ensanglanter un pays où tout semble inviter aux douces jouissances de la paix.

La race indienne et les races plus ou moins colorées, issues des mélanges avec les blancs, ont de nombreux représentants sur les bords de l'Amazone. On les y trouve sous toutes les formes, dans toutes les professions : marchands, traficants, marins, soldats, prêtres, esclaves. Or, cette dernière condition a beau être considérée comme une nécessité par les blancs, et même par les noirs et les hommes de couleur. Des ferments de haine et de vengeance couvent dans les cœurs des hommes systématiquement tenus en servitude, et, lorsqu'une révolution vient déchaîner les passions ardentes, on doit s'attendre aux plus terribles catastrophes.

C'est ce qui est arrivé à Bélem. Lorsque l'indépendance fut proclamée dans le Pará, les autorités portugaises voulurent se maintenir dans la capitale ; mais, sur la sommation du capitaine anglais Grenfell, lieutenant de lord Cochrane, elles abdiquèrent

en faveur d'une junte provisoire, et le gouvernement de don Pedro I fut officiellement reconnu. Surprise plutôt que désarmée, l'opposition portugaise reprit bientôt courage et marcha sur le palais de la junte qui, de son côté, se hâta d'appeler Grenfell à son secours. Celui-ci, ayant débarqué avec ses hommes repoussa facilement l'insurrection. Un assez grand nombre de rebelles tombèrent entre les mains de la junte qui fit publiquement fusiller cinq de leurs chefs. Deux cent cinquante-trois furent enfermés au fond de cale d'un navire, et placés sous la garde de soldats brésiliens. Entassés dans un étroit espace jusqu'à perdre haleine, mourant de soif, et consumés par la chaleur, ces malheureux essayèrent de gagner le tillac, mais ils furent impitoyablement repouesés par les soldats, qui firent feu sur eux, et les obligèrent de rentrer dans leur affreuse prison, sur laquelle ils braquèrent une pièce d'artillerie, et dont ils bouchèrent toutes les issues. La privation d'air respirable produisit bientôt les plus funestes effets : les prisonniers, horriblement asphyxiés, tombèrent dans les convulsions de la rage, et s'entredévorèrent comme des bêtes féroces. On entendit toute la nuit des cris de détresse, un tumulte effrayant; puis, insensiblement, le bruit cessa, et fit place à un profond silence ; le silence de la mort ! Effectivement, le lendemain matin, quand on ouvrit les écoutilles, il se trouva que, sur ces deux cent cinquante-trois hommes, quatre seulement vivaient encore, grâce au bonheur qu'ils avaient eu de pouvoir se cacher derrière quelques barriques d'eau....

Le dernière grande révolution du Pará date de 1835. Le 7 janvier de cette année, les soldats qui étaient de garde au palais s'étant tout d'un coup mutinés, égorgèrent le président de la province, le commandant de la place et le capitaine du port. Ces excès furent suivis du massacre d'une vingtaine de Portugais résidant à Bélem. Bientôt les rebelles, qui avaient mis à leur tête le sergent Gomez, se portèrent sur les prisons, d'où ils tirèrent cinquante individus, parmi lesquels se trouvait Felix Antonio Clemente Malcher, ancien membre de la junte provisoire, établie du temps de Grenfell. Cet homme, qui avait été incarcéré comme instigateur de l'insurrection du Rio Acará, fut alors proclamé président, avec la déclaration de n'en pas recevoir de Rio Janeiro avant la majorité de Don Pédro II.

Sous l'autorité de ce nouveau chef, l'ordre se rétablit promptement et se maintint jusqu'au 19 février. Ce jour là, Francisco Pedro Vinagre, nouveau commandant de la place, ayant appris qu'il allait être arrêté, souleva les soldats et la populace contre Malcher, qui eut à peine le temps de se renfermer dans le chateau-fort, où il fut pris, au bout de deux ou trois jours, et après avoir perdu deux cents hommes. L'ordre fut donné de l'enfermer dans le fort de la Barre, situé au bas de la ville, mais il fut massacré dans le trajet, et personne ne douta que le coup ne vint de la part de Vinagre, proclamé chef suprême de la province.

Le 12 mai suivant, le vice-président constitutionnel, Senhor Correá, essaya de s'emparer de la ville, au moyen de treize vaisseaux de guerre et de

quelques troupes de débarquement, mais il fut repoussé et les vaisseaux coulés bas.

Le 24 juin, Senhor Rodriguez, le nouveau président, arriva de Rio Janeiro avec 250 hommes de troupe, et força les insurgés à sortir de la ville, dont il prit possession.

Cependant, les désordres continuèrent dans l'intérieur de la province, et, le 14 août, un corps d'Indiens, sous les ordres de Vinagre et d'autres chefs, fondit inopinément sur la capitale, la prit et commença le massacre général des blancs. Les citoyens se défendirent de leur mieux, et Vinagre fut tué dans une escarmouche au milieu d'une rue. Deux vaisseaux de guerre, un français et l'autre anglais, qui se trouvaient dans le port, débarquèrent un corps de matelots pour aller au secours de la ville, mais la pusillanime conduite du président les obligea de se retirer.

Les Indiens s'étant emparé de quelques maisons élevées qui environnent le palais, commencèrent de là un feu bien nourri contre cet édifice dont l'artillerie essaya de leur répondre, mais le président ne tarda pas à se retirer, abandonnant la ville à la destruction. Plusieurs familles réussirent à se réfugier sur les navires étrangers qui étaient dans le port, mais beaucoup d'autres tombèrent victimes de la rapine ou du meurtre.

Edurado, qui avait succédé à Vinagre, essaya de protéger les propriétés des étrangers, et y réussit quelquefois. Ceux-ci ne laissèrent pas de se retirer de la ville, aussitôt qu'il leur fut possible, s'estimant heureux d'avoir la vie sauve.

La période qui suivit pourrait être appelée, avec raison, le règne de la terreur, règne néfaste, troublé lui-même par les violentes dissensions des rebelles, qui mirent les assassinats à l'ordre du jour. Il était temps d'en finir avec l'anarchie, si l'on ne voulait pas que la ville redevint un désert. Déjà l'herbe poussait dans les rues et les maisons tombaient en ruines.

La situation de la province n'était pas meilleure. Le désordre était partout à son comble. On n'e reconnaissait plus d'autre autorité que celle de la spoliation et de la violence. Les plantations étaient brûlées, les esclaves et le bétail massacrés, et, dans un grand nombre de localités, pas un seul blanc n'avait été laissé en vie.

Au mois de mai de l'année suivante, le général Andréa arriva de Rio-Janeiro avec le titre de nouveau président, et s'ouvrit par la force le chemin de la capitale. Il proclama la loi martiale, et, par des mesures pleines d'énergie et de sévérité, parvint à rétablir l'ordre dans le pays. Les châtiments qu'il imposa aux rebelles et aux prisonniers l'ont fait accuser de tyrannie et d'inhumanité, mais les exigences du moment, qui réclamaient ces rigueurs, excusent sa conduite si elle ne la justifient. Le reproche le plus grave, qu'on lui ait fait, ainsi qu'á ses officiers, est d'avoir abusé de son pouvoir pour spolier de paisibles citoyens, et d'avoir ainsi longtemps prolongé la guerre par un motif d'intérêt personnel. Il est certain qu'à l'ombre de son autorité, les attentats contre la vie, la ruine de la propriété, la décadence des mœurs parurent systématiquement

se continuer. Triste politique, procédant par la force brutale, et qui ne fut, dans le fond, que la continuation de celle qui, dès la fondation de Parà, fut constamment pratiquée par les Portugais contre les malheureux Indiens.

La ville et la province de Pará ont énormément souffert de ces alternatives de désordres et de rigueurs qui ont ruiné à la fois le commerce et le travail, mais, depuis 1848, toutes choses ont tendu à s'améliorer, et au moment où je trace ces lignes, cette contrée est une des plus florrissantes et des plus populeuses du Brésil. Le port de Pará est le rendez-vous d'une foule de navircs de toutes les nations qui viennent y répandre l'aisance et l'activité en retour des précieux produits qu'ils en exportent.

La comarque du Pará comprend cinq municipes ou communes :—

Mojú: près de la rivière du même nom.

Igarapé-Mirim: qui n'était il y a vingt ans qu'une aldée, et qui est aujourd'hui une charmante petite ville sur le rio du même nom, servant de communication entre le rio Mojú et le Tocantins. En 1835, Igarapé-Mirim fut brûlé par les troupes impériales, obligées de l'abandonner aux rebelles, auxquels elles le reprirent l'année suivante.

Vigia, ancienne ville à 15 lieues de Belem. Les environs en sont délicieux, ce qui avait déterminé les Jésuites et les Frères de la Merci à y fonder des établissements. Son port, sur le rio Guajará, tributaire de l'Amazone, fait un commerce assez actif de cacao et de café, qui passent pour les meilleurs de

la province. Les habitants de la ville et de son territoire sont au nombre de 20 mille, trafiquants, pêcheurs ou laboureurs.

Curuça: chef-lieu d'une justice de paix.

Cintra: ancienne aldée sur l'Océan et le rio Maracanan. Elle a pris le titre de ville depuis l'expulsion des Hollandais. Son territoire est fertile mais médiocrement cultivé, à cause du départ d'un grand nombre d'Indiens qui l'abandonnent pour aller dans les bois à la recherche de la gomme du syringa et d'autres produits spontanés.



§ 3

MARAJÓ.

Cette comarque est formée par la grande île du même nom, située à l'embouchure de l'Amazone, entre la ville de Macapá et la pointe Tigioca. Son étendue d'orient en occident est de 40 lieues, et du sud au nord de 45 lieues. Elle était autrefois habitée par les Tupinambas, dont les canots sillonnaient incessamment l'Amazone. Ces Indiens furent civilisés par le célèbre P. Antonio Vieira, le seul jésuite qui éleva la voix pour faire cesser l'esclavage des indigènes.

Possédée quelque temps par les Hollandais, l'île de Marajó fut plus tard occupée par les révoltés, sous les ordres de Vinagre, et par les impériaux. Les uns et les autres en maltraitèrent les habitants, aujourd'hui rentrés sous l'ancienne domination. Ce pays est arrosé par le Mondin et l'Arujaz, dont le cours, de 14 à 18 lieues de longueur, est navigable à la faveur de la marée. La population, qui est d'environ 20 mille âmes, est presque tout entière de race indienne, et de la nation des Tapuyas. Le sol, excessivement fertile, est favorable à toutes les productions de la zone torride. On y récolte surtout une prodigieuse quantité de riz, mais la principale occupation des habitants est la création du bétail.

Il est fâcheux de dire que, malgré les efforts du gouvernement, l'état moral de la population laisse beaucoup à désirer. Les crimes se multiplient dans le pays, et, selon l'expression du rapport officiel, présenté à l'Assemblée en 1848, "le vol du bétail y avait pris les proportions d'une véritable industrie." Ce qu'il y avait de plus déplorable, c'est que, par la faiblesse des moyens de répression, l'impunité était à peu près assurée aux auteurs de ces délits et d'autres plus graves encore.

Située sous la ligne même de l'Équateur, environnée d'eau, baignée sans cesse de soleils et de pluies, l'ile de Marajó, serait un jardin de délices, si l'activité et la moralité de ses habitants répondait aux qualités de son climat.

Les brises de l'Océan et celles de l'Amazone entretiennent dans la contrée une fraîcheur agré-

able, et qui a le mérite d'y faire régner la salubrité. On s'étonne donc d'apprendre que le bétail y est à peine délivré d'un maladie qui, pendant une longue suite d'années, a causé les plus grands ravages. L'histoire vaut la peine d'être racontée, ne fut-ce que pour flétrir la conduite d'égoïstes industriels qui, dans le but d'augmenter les profits de leur commerce, n'ont pas craint d'inoculer la peste à toute une population. Voici le fait :—

En 1829, 1830 et 1831, les industriels en question ayant acheté à Marajó environ 200 mille chevaux, à 6 fr. par tête, transformèrent l'île en un véritable Montfaucon, abattant et écorchant, à trois reprises différentes, des milliers d'animaux, dont ils chargèrent les peaux sur leurs navires, laissant de tous côtés des monceaux de cadavres, qu'ils n'avaient pas voulu prendre le peine d'enterrer. La putréfaction de tant de corps, hâtée par les ardeurs du climat et par la pluie, répandit promptement l'infection dans la plus grande partie de l'île. Les habitants s'empressèrent de fuir les lieux empestés, mais le bétail, errant dans les champs, fut atteint de cette épidémie qui l'a si cruellement décimé et dont, après 30 ans, les traces sont à peine disparues.

Les principales villes de l'île de Marajó sont :—

Monforte: situé à 15 lieues au nord de Belem, sur une hauteur qui domine toute la baie de Marajó. Malgré cette situation favorable, elle n'a eu jusqu'ici qu'une très-faible population, composée, pour la plus grande partie, d'Indiens, qui se livrent à la navigation et à l'agriculture, dont ils envoient

les produits à Belem. Les troubles anarchiques de 1834, ont beaucoup nuit à cette ville, qui a été tour à tour maltraitée par les deux partis.

Cachoeira: sur le rio Arari. Cette petite ville est le siége d'un conseil municipal. Elle fait quelque commerce à la faveur des marées qui rendent périodiquement le rio Arari navigable.

Montçaráz, anciennement l'aldée Caihá, habitée par les Tupinambas. Elle est bâtie à l'embouchure d'une petite rivière qui se jette dans le Tocantins, 3 lieues au-dessous de Monforte. Ses habitants, exclusivement Indiens, vivent de chasse, de pêche et de quelques produits agricoles.

Muaná: où l'on vient de construire une très-belle prison. Cette ville ayant pris, en 1838, le parti de Vinagre, fut prise, l'année suivante, par le commandant provincial José de Souza d'Andreá.

Chaves ou Villa-do-Equador: Ville neuve, située sur la côte nord. Elle doit son origine à une com pagnie de Pará, qui, ayant au 17 siècle, choisi le lieu où elle se trouve pour construire une église et faire les préparatifs d'un armement maritime, y attira la petite population qui s'y est depuis établie. En 1840, cette ville équatoriale consistait encore en deux maisons en terre, couvertes de tuiles, et en une douzaine de cabanes, habitées par des Indiens, vivant de chasse et de fruits obtenus par la culture. Elle a aujourd'hui complètement changé de face, et possède une population assez nombreuse.

§ 4.

BRAGANÇA.

Cette comarque existe en vertu d'une loi rendue par l'assemblée provinciale, à la date du 11 septembre 1839, et qui lui donne pour capitale la ville de Bragança. Sa population dépasse aujourd'hui 20 mille âmes.

Sa situation est de plus heureuses pour devenir un centre commercial de grande importance. Elle s'étend considérablement le long de l'Océan, touche à la frontière de Maranhão, et aux comarques de Cametá et de Belem. La nature du terrain s'accorde d'ailleurs avec les avantages de sa position géographique. L'humus abonde dans ses campagnes, encore couvertes de forêts, mais qui vont s'éclaircissant pour faire place à la culture. Cette comarque renferme aujourd'hui trois municipes: Bragança, Vizeo, et Ourem.

Bragança: C'était autrefois une pauvre aldée d'Indiens Turamombazes, située à six lieues de la mer, sur la rive gauche du Caité, où quelques missionnaires étaient venus prêcher l'Évangile. Après l'évacuation des Hollandais, le duc de Bragance, à son avènement à la couronne, donna son nom à cette localité, à laquelle il conféra le titre de ville. Elle est à trente lieues est-nord-est de Belem, et c'est depuis 1839 qu'elle est la capitale d'une nouvelle comarque. Embellie aujourd'hui de quelques édifices publics, elle possède une population de 10 à 12 mille âmes habitants ou créoles. Les Indiens de cette municipe passent pour être d'ex-

cellents nageurs; il est certain qu'ils s'occupant beaucoup de pêche et ne cultivent la terre que pour en obtenir les produits qui leur sont indispensables. Quant à la population de race européenne, elle se livre au commerce et à la pratique de tous les métiers. Les marées élevant de 10 ou 12 pieds les eaux du Caité, permettent aux embarcations d'atteindre à cette ville, qui devient ainsi un véritable entrepôt commercial entre San-Luiz et Belem.

Vizeo: ancienne aldée, voisine de la mer et sur le rio Gurupí. Les habitants sont Indiens pour la plupart, et comme ceux des autres localités du pays, ne s'occupent guère que de la chasse ou de la pêche. Ils ont été jusqu'ici d'une extrême pauvreté, et l'Assemblée provinciale a dû voter des fonds pour la reconstruction de l'église paroissiale qui s'était écroulée.

Ourem: Petite ville sur la rive droite du Guamá, à 24 lieues de Belem. Il y a une vingtaine d'années, l'Assemblé provinciale vota des fonds pour l'édification d'une église, de deux ponts et d'une prison publique. Ses habitants, presque tous d'origine indienne, commençent à cultiver les terres et à faire quelques exportations de produits.

§ 5.

CAMETÁ.

L'existence de cette comarque date du 30 avril 1841. Séparée, à l'est, de la comarque de Pará par la petite rivière de Pendabal, elle touche, au nord, à la baie de Gumá, au sud à la province du Maranhâo, à l'ouest, à la comarque de Macapá. Le rio Tocantins la traverse du sud au nord pour se jeter dans la baie de Guamá. Le sol en est bas et rempli de lagunes, mais sain et fertile. Les Municipes de cette comarque sont :—

Cametá, Baiâo, Melgaço, Portel, Oeiras.

Cametá: Cette ville, dont la population dépasse aujourd'hui 30 mille âmes, est très-bien située sur la rive gauche du rio Tocantins. C'est l'ancienne Villa-Viçosa, qui a dû elle-même son origine à une aldée d'Indiens Cametás. Son territoire, donné d'abord à Francisco d'Albuquerque, fut réuni à la couronne en 1632, après l'expulsion des Hollandais. Cametá est aujourd'hui l'intermédiare général du commerce qui se fait par le Tocantins et ses nombreux affluents. Elle est le point de passage de toutes les embarcations qui, par la voie de ce fleuve, se rendent dans l'intérieur de la province de Goyaz. Cette situation qui en fait déjà une des villes les plus florissantes de l'Amazonie, lui assure l'avenir le plus brillant, surtout depuis que le commerce du caoutchouc a pris dans ces contrées une si large extension. Elle possède plusieurs églîses et autres édifices publics, et, tout récemment, sur la proposition du président de la pro-

vince, l'honorable D. Antonio Coelho de Sa' e Albuquerque, on y a construit un vaste palais pour les séances du conseil municipal et du jury; une partie de l'édifice a été érigée en maison d'arrêt. C'est du port de l'ancienne aldée de Cametá que Pedro Texeira partit, en 1837, pour se rendre à Quito par le cours de l'Amazone, et c'est là qu'il revint l'année suivante, en redescendant le même fleuve.

On sait que, dans les évènements politiques de 1835, Cametá s'est distinguée par sa constante fidélité au gouvernement impérial. Non-seulement ses habitants repoussèrent les attaques des insurgés, mais encore ils secondèrent les efforts des troupes brésiliennes dans leur lutte contre la rebellion.

La comarque de Cametá est bornée, au nord, par le bras de l'Amazone appelé Tocantins, et par l'embouchure de la petite rivière de Pendabal qui la sépare de Bélem; à l'est, par le ruisseau de Tanarche qui la sépare du territoire de la ville de Tocantins; au sud, par le Furo ou canal Morujúca et le rio Cupejó qui la sépare de la comarque d'Oeiras; à l'ouest, par l'aldé de Manoel Rodriguez et les îles Ingapijó. Les habitants de cette fertile et délicieuse contrée se livrent concurremment à l'agriculture, au commerce, à la navigation, à tous les métiers. Ils exportent une quantité considérable de produits, spécialement du cacao. L'introduction des bateaux à vapeur sur les fleuves navigables de ce pays est en train de donner un immense développement à son commerce.

Baião: sur la rive droite du rio Tocantins, douze

lieues au-dessus de Cametá. Sa population composée d'Indiens, de blancs et de métis, au nombre d'environ 8,000 âmes, se livre activement à la culture du cacao, de la maudioca, du coton, du café, et surtout du riz, la situation du terrain, baigné par les eaux du fleuves étant très-favorable à ce dernier produit. L'étonnante fécondité du sol suffirait seule, d'ailleurs, pour assurer la prospérité future de cette comarque.

Melgaço: sur la rive gauche de la lagune Anapú, et à cinq lieues environ du rio d'Anapú, qui sortant de la lagune, va se jeter dans le Tagypurú. Sa population, indienne en grande partie, s'occupe d'agriculture, mais plus spécialement de la préparation des bois de construction qui abondent dans le pays et donnent lieu à un commerce d'exportation chaque jour plus productif. Elle dépasse aujourd'hui le chiffre de 6,000 âmes.

Portel: C'est uue simple aldée, située sur le bord oriental du rio Acatipicará, petit affluent du rio Pacajá, non-loin de la lagune Anapù. Elle est à 32 lieues sud-ouest de Belem. Sa population, qui depuis 1840, possède une école primaire à peu près exclusivement composée d'Indiens, plus disposés à se livrer à la chasse qu'à la culture de la terre.

Oieras: A 11 lieues à l'est de Melgoço, et 5 lieues au-dessus de l'embouchure de l'Aratiué, affluent de l'Amazone. C'était anciennement l'aldée Boeae habitée par les Indiens Combocas. Elle doit son élévation au rang de ville au gouverneur Martinho de Souza e Albuquerque par qui elle a été restaurée. Elle a pour habitants 4 ou 5 mille

Indiens, qui ne s'appliquent guère qu'à la pêche et à la chasse. Les femmes seules s'occupent de la culture du maïs, de la mandioca et des patates nécessaires à l'alimentation locale.

§ 6.

MACAPÁ.

C'est en 1841 qu'un décret de l'Assemblée provinciale de Pará créa cette nouvelle comarque. Elle s'étend considérablement dans la Guiane brésilienne, entre l'Amazone et les montagnes de la Guiane française, l'Océan et une ligne qui suit à peu près le cours de Jamundá. Elle comprend aussi les parties de la rive droite de l'Amazone où se trouve Porto-de-Moz. Chenes et Gurupá, qui faisaient autrefois partie de cette comarque en ont été séparés depuis.

Le territoire de cette contrée, qui est bien loin d'être peuplée en raison de sa vaste étendue, est, comme le reste du Pará, d'une admirable fertilité. On y cultive le riz, la mandioca, le maïs, le coton, le cacao. Les forêts y sont pleines de produits spontanés et de bois excellents pourl'ébénisterie ; on y trouve, presque à chaque pas, le guatiara, bois

magnifique, de couleur jaune et veiné de noir. L'arbre qui donne le bois appelé macaco n'est pas moins abondant.

Cette comarque ne contient aujourd'hui que trois municipes : — Macupoá, Porto-de-Moz et Massigio.

Macapá. C'est une des plus grandes et des plus fortes villes de tout Brésil septentrional. Elle s'élève sur la rive gauche de l'embouchure de l'Amazone, à 50 lieues sud-ouest de Cap-Norte et à 45 lieues nord-ouest de Belem. Elle n'est qu'à 3 minutes nord de la ligne équinoxiale. Elle possède un port très-bien placé pour desservir un jour le commerce de ces contrées. La ville se fait remarquer par ses larges rues et ses maisons, pour la plupart recouvertes de tuiles, ce qui est du luxe dans ces pays ; on y trouve plusieurs églises, des hôpitaux, des édifices publics, des écoles primaires. La population, qui dépasse actuellement 12 mille âmes, est un mélange d'indiens, d'européens et de métis, qui s'occupent assez activement de commerce et d'agriculture.

Le fort de Macapá est peut être le meilleur qui existe dans tout l'empire. Il assure d'une manière complète la défense de la ville et de cette partie du littoral amazonien. Quelques travaux seraient cependant nécessaires pour le préserver de l'attaque des eaux, qui menacent un de ses bastions. Voici comment s'exprime à ce sujet le Relatorio général de 1860, présenté à l'Assemblée nationale du Pará, par M. le président D. Antonio Coelho de Sá e Albuquerque :—

"J'ai visité cette forteresse et n'ai pu voir sans admiration avec quelle force de volonté et quelle constance nos pères savaient triompher de tous les obstacles de la nature pour élever des constructions cyclopéennes dans des déserts où tout fait défaut.

"La forteresse de Macapá est un carré dont chacun des angles est fortifié par un bastion d'après le système de Vauban.

"Des motifs de haute politique nous conseillent la conservation de ce monument, bien que nous ne devions pas en retirer de grands avantages.

"Les murs extérieurs ont besoin de quelque réparation; l'action des eaux de l'Amazone est si violente et si impétueuse en cet endroit qu'insensiblement elles ébranlent et affondrent le rivage, principalement du côté du nord, où est aussi le bastion de la Conception, si bien que l'angle, flanqué par ce bastion, n'est plus aujourd'hui qu'à deux brasses et demie du bord de la rive.

"En 1848, le gouvernement fit élever une palissade, à l'endroit du terrain où les eaux se brisent avec plus de force. Ces faibles travaux de défense retardent encore le ravage des eaux, mais dans l'état de ruine où ils se trouvent, ils sont insuffisants pour empêchər que le bastion ne s'écroule dans peu d'années.

"Un mur qui arrête l'éboulement de la rive est donc une œuvre d'absolue nécessité. On peut, par motif d'économie, le construire en pierres sèches, en lui donnant 10 palmes de hauteur, 5 de largeur et 95 de longueur. Cette œuvre sera peu dispendieuse, et, concourant avec quelques autres de peu

d'importance, elle préservera la forteresse d'une destruction inévitable et prochaine si on l'abandonne à l'action du temps.

PORTO-DE-MOX.

Cette petite ville se trouve sur la rive droite du Xingú, à quatre lieues au-dessus de son embouchure. Elle est à 102 lieues de Belem. Son port est souvent abordé par les embarcations qui vont de cette ville dans la province de Goyaz. Quant à ses habitants, qui sont aujourd'hui au nombre d'environ 6,000, ils ne se livrent à la culture que pour se procurer les premiers objets de consommation.

MAZAGÃO :

Dans la Guiane brésilienne, sur la rive droite du rio Mutuacá et à cinq lieues de son coufluent avec l'Amazone. C'était autrefois un village appelé Santa-Anna. Il doit le nom qu'il porte aujourd'hui à quelques familles des Açores et aux soldats de la garnison du fort Mazagão qui vinrent s'y établir. Le pays donne abondamment du riz, du coton, et divers autres produits, mais il a été jusqu'ici assez fréquemment visité par les fièvres intermittentes et la petite vérole. La première de ces maladies disparaîtra quand on aura ouvert une issue aux eaux croupissantes des marais, et l'autre quand les habitants auront renoncé au préjugé déplorable qui leur fait repousser la vaccine.

Le Relatorio sur le Pará, année 1860, m'apprend, du reste, que l'autorité provinciale se préoccupe sérieusement d'assainir la comarque de Macapá. Elle décrète l'ouverture de tranchées qui

auront pour effet de réunir en rivière et de faire écouler dans l'Amazone les eaux stagnantes répandues dans la plaine voisine de la ville de Macapá. Dans ce but, la somme de 500,000 réis a été mise à la disposition du commandant de la place. L'œuvre a dû commencer par une tranchée destinée à jeter les eaux de la lagune Pantano da Ponte dans celle de Piry das Manivas. La même Assemblée a ordonné l'érection et l'entretient d'un feu fixe sur les mûrs de la forteresse, afin de prévenir les naufrages qui, pendant les nuits orageuses ou obscures, arrivent fréquemment sur ces côtes.



§ 7.

GURUPÁ.

Cette comarque, d'assez récente création, s'étend sur la rive droite de l'Amazone, entre le petit bras de ce fleuve et l'embouchure du Xingú. La position avantageuse qu'elle occupe et la fertilité de son terroir y développent chaque jour davantage le mouvement du commerce et de l'agriculture. Tous les produits réussissent dans cette terre priviligée. On y cultive néanmoins de préférence le cacaoyer,

la salsepareille et le géroflier. L'unique municipe de cette comarque est sa capitale.

Gurupá: jolie et riante petite ville sur l'Amazone, douze lieues au-dessous de l'embouchure du Xingú. Elle a commencé par être une aldée des Indiens Tupinambas. Plus tard, les Portugais s'en emparèrent, et y élevèrent un fort qui fut leur premier établissement sur la rivière des Amazones (1623). Leur but principal était de mettre un terme aux empiétements perpétuels des Anglais, des Français et des Hollandais, qui cherchaient à pénétrer dans l'Amazone pour y commercer avec les indigènes et pour s'y établir. Les Hollandais furent même quelque temps les maîtres de ces parages, et fortifièrent spécialement l'aldée de Gurupá. Devenu ville aujourd'hui, ce port fait un commerce assez actif, alimenté par les produits spontanés ou agricoles de ses campagnes et de ses forêts. Il y existe un bureau de douane pour la visite de toutes les embarcations qui montent ou descendent la rivière. Pour ce qui est du fort de Gurupá, il tombe aujourd'hui en ruines, et comme il est devenu d'une complète inutilité, l'Assemblée provinciale a déclaré qu'il ne serait pas rétabli.

L'hôpital, assez remarquable, de Gurupá, est une fondation dont la date remonte à 1693 et qui est due à D. Pedro II de Portugal. On y a bâti ou restauré depuis peu une église, une prison et plusieurs autres édifices publics. La population de Gurupá s'est considérablement accrue depuis quelques années ; elle atteint, aujourd'hui au chiffre de cinq mille habitants, dont un assez grand nom-

bre se livrent à des arts industriels, et surtout au tissage des étoffes de coton.

Au nord-est, le territoire de Gurupá s'avance considérablement dans l'Amazone, dont le lit, d'une extrême largeur en cet endroit, présente plusieurs grandes îles, parmi lesquelles Cupurú, San-Salvador, Mutue, Gurupá. C'est là aussi que le fleuve se divise en deux bras inégaux, celui de Macapá, conduisant directement à la mer, et celui appelé Furo de Limão, qui va s'unir plus loin au canal de Tagipurú, lequel vient aussi de l'Amazone et se jette dans la baie de Tocantins ou rio Pará.

Le Tagipurú est la route ordinaire que suivent les barques du cabotage, mais les embarcations plus lourdes préfèrent le Furo de Limão, qui est beaucoup plus large et moins sinueux. Au reste, l'une et l'autre voie sont aujourd'hui fréquentées par les bateaux qui vont chercher les produits naturels du pays, et spécialement la gomme dont on fait le caoutchouc. L'arbre qui la donne est très-commun dans tous les environs.

Il existait aussi sur tous les bords des rivières Guajará et Jacupá des bois d'assarucús, arbres dont les feuilles vénéneuses corrompant les eaux, occasionnaient de graves maladies, et surtout les fièvres intermittentes. En conséquence, le président actuel du Pará vient d'ordonner l'arrachement des assarucús sur les bords des deux rivières, et l'ouverture d'un large fossé pour les faire communiquer, et donner ainsi une plus grande rapidité à leurs eaux.

§ 8

SANTAREM.

Cette comarque possède un vaste territoire, puisqu'elle s'étend des deux côtés de l'Amazone de manière à embrasser les bassins inférieurs du Tapajós et du Trombetas. Au nord, elle touche aux montagnes de la Guiane hollandaise et française ; à l'est, à la comarque de Macapá dont elle est séparée par le bassin du rio Caruá et celui du Carapatubá ; au sud, à la province de Mato-Grosso ; à l'ouest, aux rios Tupinambaraná et Jamundá, qui la séparent de la haute-Amazone.

Si une telle étendue de pays était cultivée et peuplée comme le sont l'Angleterre et la France, elle formerait un puissant royaume dont tous les États redonteraient les armées ou les vaisseaux, et rechercheraient l'alliance. Mais, riche en produits naturels, en terres fertiles et en fôrets, avec un fleuve qui vaut un mer, avec un ciel dont le soleil et les nuées sèment également la fécondité, avec des fleurs et des brises qui n'ont point d'égales, elle n'a pu voir encore se presser dans ses campagnes ces masses de peuples dont le courant se précipite si obstinément vers les âpres régions de l'Amérique du Nord !

Il faut pourtant le reconnaître : si la grande marée de l'émigration va se répandre sur d'autres rives, il n'en est pas moins vrai que la population de l'Amazonie centrale s'accroît annuellement dans une proportion toujours plus considérable, Il n'en

saurait être différemment lorsque cette partie du Brésil réunit, à l'avantage de posséder tous les riches produits de l'Équateur, et spécialement, le coton et le cacao, celui d'être, au moyen du Rio Tapajós, le point de passage ou l'entrepôt de tout le commerce de l'Europe et de l'Amérique du Nord avec toutes les vallées occidentales de la province de Mato-Grosso. Or, on sait que ces vallées sont réputées pour être les plus riches en gomme élastique, en vanille, en clous de gérofle, enfin en ces mille productions qui rendent le reste du globe tributaire des régions septentrionales du Brésil.

La comarque de Santarem contient les municipes suivants :

SANTAREM.

C'est, avec Belem et Camatá, une des plus grandes et des plus populeuses villes de la province du Pará. Elle est située sur la rive droite de la baie que forme le Tapajós, en débouchant dans l'Amazone, et doit sa première origine à une tribu d'Indiens dont le premier de ces fleuvcs porte encore le nom. En leur annonçant l'Évangile, les missionnaires jésuites leur apprirent en même temps la culture du cacaoyer. Santarem se trouve à 164 lieues de Belem. Au temps de leur domination, les Hollandais y avaient élevé un fort qui n'est, depuis longtemps, qu'un monceau de décombres. La ville est aujourd'hui ornée d'élégantes maisons parfaitement alignées. On y remarque même divers édifices construits avec une sorte de luxe, une église cathédrale qui est la plus belle de la province, un hôpital, une fontaine, une maison commune. MM Pinto

frères y ont établi depuis quelque temps un moulin à broyer la canne à sucre. Ce moulin, qui est encore le seul que l'on trouve dans la comarque, est dirigé par un Français; il donne annuellement 200 tonnes de cachaza ou tafia, et fournit tout le sucre nécessaire à la consommation de la ville et du pays, ce qui représente une quantité de 15 à 16 mille arobes. La population de Santarem, qui n'était que de 4 mille âmes en 1854, est aujourd'hui de 6 à 7 mille, et représente un mélange de blancs, d'indiens et de métis. Le principal commerce du pays consiste en gomme élastique, en cacao, dont il produit tous les ans plus de 20 mille arobes; en pirarucú, dont il sale environ 100 mille tonnes; en drogues médicinales et en marchandises importées d'Europe. C'est principalement dans les bois de Santarem qu'on recueille le mururé, dont la pharmacie fait un grand usage. A l'époque des derniers troubles du Pará, les insurgés s'emparèrent de Santarem, mais en 1840, la ville fit d'elle-même sa soumission au gouvernement impérial,

ALEMQUER.

Dans la Guiane brésilienne, à 14 lieues au nord de Santarem, et tout près du lac Surubiú. Ce vaste amas d'eau, situé entre les rios Gurupatubá et Trombetas, six lieues au-dessus de l'Amazone, s'écoule dans ce fleuve par trois torrents, dont le plus oriental baigne la ville de Prado, et celui du centre la petite ville d'Alemquer, habitée par une population mixte qui laboure de fécondes plaines où elle récolte du maïs, de la mandioca, du riz, du

tabac et du meilleur cacao. On élève d'excellent bétail dans les environs.

MONTE-ALEGRE.

Également dans la Guiane, et, de plus, dans une sorte d'île qui se trouve à l'embouchure du Gurupatubá. Cette petite ville, de 4 mille habitants, fut primitivement formée par la réunion de quelques familles indiennes catéchisées par les jésuites. La principale industrie du pays consiste à équarrir des bois de construction. Le gouvernement a établi, à cet effet, dans la partie supérieure du fleuve, une scierie qui fournit de plateaux et de solives les habitants du bassin inférieur, qui les reçoivent par le flottage. On cultive aussi, dans cette municipe, la mandioca, le coton, les haricots, le café, le cacao, le gérofle du Maranhão.

VILLA-FRANCA.

C'était autrefois l'aldée Camarú. Elle est située sur le bord d'une lagune communiquant à la fois avec l'Amazone et le Tapajós, dont elle inonde la rive gauche. Cette ville, très-réguliérement bâtie et peuplée de 4 mille habitants, la plupart indiens, est à 4 lieues sud-ouest de Santarem, et environ 168 lieues de Belem. On y fait de très-abondantes récoltes de cacao.

PINHEL.

Au-dessus de la précédente, et à 20 lieues de l'embouchure du Tapajós. Elle est habitée par des Indiens vivant de chasse, de pêche et de la culture du cacao.

OBIDOS.

Sur une hauteur qui domine l'Amazone et l'em-

bouchure principale du Trombetas, dont elle occupe la rive gauche, à 10 lieues, ouest, d'Alemquer et à 180 lieues, est, de Belem. C'est, sans contredit, une des plus régulières et des plus importantes villes de l'Amazonie, ayant de jolies rues, d'élégantes maisons et près de 4 mille habitants. Vue des collines d'Obidos, l'Amazone présente, dans ces parages, le plus magnifique spectacle. C'est une nappe d'eau de plus de 900 brasses de large, qui se déroule sans être coupée d'aucune île et d'aucun banc de sable. La profondeur du fleuve, dans cet endroit, n'est pas moindre de 300 brasses. Bien que, vis-à-vis d'Obidos, l'Amazone soit encore à plus de 350 lieues de la mer, on commence à y sentir les effets de la marée montante.

Depuis quelques années le commerce et l'industrie font, dans cette ville, un incontestable progrès, Il y règne une grande activité, et, ce qui est du plus heureux présage pour son avenir, les colons étrangers s'y établissent en assez grand nombre ; déjà, les campagnes qui environnent la ville se couvrent de plantations où dominent le cacaoyer, le coton et le géroflier. Mais, que de terres fertiles restent encore à cultiver ! Que de forêts d'arbres excellents pour la construction et la menuiserie attendent d'être mises en exploitation ! Que de produits que la culture pourrait améliorer y sont encore à l'état sauvage ! Un jour, on vendra peut-être au poids de l'or quelques arpents de ces terres dont tant de lieues ne représentent à cette heure que la plus minime valeur ! Cependant, l'impulsion est donnée ; la population augmente à vue d'œil, et

le gouvernement, qui fait tous ses efforts pour l'accélérer et développer l'industrie, vient d'établir, sur le Trombetas, des scieries qui occuperont un grand nombre de bras et attireront les capitaux dans le pays. Dans ce moment Obidos exporte 20 mille arobes de cacao, 60 mille de pirarucú, 10 mille de marrons.

Comme cette partie de la Gniane est encore habitée par un grand nombre de tribus indiennes, le gouvernement provincial avait établi, au-dessus d'Obidos, une colonie militaire, dans le but de tenir les sauvages en respect et de protéger les colons; mais l'augmentation du chiffre de la population, et, d'autre part, la demi-civilisation des Indiens de ces contrées, ont rendu l'existence de cette colonie à peu près inutile, en sorte que par le Relatorio de 1860, il était proposé de la transporter à l'embouchure du Madeira ou dans une des îles de l'Amazone.

FARO.

Sur la rive gauche de l'Amazone et près des bords de la lagune de Jamundá, à 12 lieues à l'est d'Obidos, et à 7 lieues du confluent du rio Jamundá avec l'Amazone. Les environs de ce village présentent d'assez belles cultures de coton et de cacao. Les habitants y confectionnent toutes les années une très-grande quantité de beurre de tortue qu'ils exportent par toute la province.

§ 9.

ÉTAT JUDICIAIRE, MORAL ET POLITIQUE DU PARÁ.

Dans un pays dont la population disséminée semble échapper à la répression des lois, et où l'autorité n'est pas toujours suffisamment pourvue des moyens qui assurent ailleurs l'exécution et le respect de ses ordres, il n'est certes rien d'étonnant qu'il existe encore quelque irrégularité dans le fonctionnement de la justice civile, et cela, malgré la vigilance et les efforts incessants du pouvoir provincial. Rien n'est plus propre à donner une idée de cette situation anormale que l'extrait suivant du Relatorio de 1860, présenté à l'Assemblée par M. le président du Pará :

“ L'administration de la justice dans cette province n'est pas encore régulière ; différentes causes concourent à cet état de choses : l'absence des juges de droit, qui ont quitté leurs comarques ; la vacation des fonctions municipales dans quelques districts, faute de bacheliers gradués qui veuillent les occuper ; l'intérim de quelques services publics, par le même manque de sujets lettrés ; les difficultés contre lesquelles ont à lutter, dans un pays où la population est si clair-semée, les magistrats chargés d'établir la preuve des délits ; la condescendance naturelle et quelquefois scandaleuse du jury ; le patronage sous lequel les délits les plus graves s'abritent presque toujours ; le manque, dans les

comarques et les districts, de prisons sûres dans lesquelles les individus mis en état d'arrestation puissent être gardés en attendant leur jugement; les difficultés que l'on rencontre pour faire passer les détenus de cette capitale dans quelques-uns des districts de l'intérieur, et plusieurs autres obstacles encore contribuent à ce que la répression des délits ne soit ni prompte ni certaine. Les administrations locales ont cherché à écarter quelques-uns de ces embarras, mais les mesures particulières qu'elles ont prises ne peuvent avoir qu'un effet limité et sont incapables de guérir un mal, si grave, qu'il ne peut être extirpé que peu à peu, par le gouvernement impérial et par le temps.

Malgré ces inconvénients, que l'action combinée des autorités de la province et du pouvoir central feront disparaître, on n'a pas un bien grand nombre de délits à signaler dans le Pará. Les crimes entraînant la peine de mort y sont même plus rares que dans aucune autre province de l'Empire. Le Relatorio de 1860 ne présente, pour les sept comarques du Pará, qu'une liste de 39 prévenus parmi lesquels, disons-le à la louange des Paraïennes, il n'existe pas une seule femme.

Dans un pays où les passions politiques sont si ardentes, où plus d'un souvenir haineux couve encore dans les cœurs, où la presse, complètement libre, ne se fait pas faute de discussions chaleureuses, on devrait s'attendre, semble-t-il, à de fréquentes scènes de désordre ou d'insubordination. Il n'en est absolument rien. Sauf quelques troubles qui ont éclaté à Bragance et qui n'ont pas eu de

suite, grâce anx mesures sages et modérées du gouvernement provincial, l'ordre le plus complet n'a pas cessé de régner pendant toute l'année 1860, et j'apprends à l'instant que les élections générales qui ont eu lieu à la fin de décembre dernier, se sont faites avec un sens pratique, un calme, une décence qu'on regrette de ne pas rencontrer toujours chez les peuples les plus civilisés de l'Europe.

Je ne sais si le lecteur sera de mon avis, mais il me semble que c'est un spectacle bien fait pour intéresser et pour émouvoir, que celui d'une société naissante s'essayant au grand dogme de la liberté dans le pays le plus grandiose du globe et, pour ainsi dire, au sein de la libre nature.

INSTRUCTION PUBLIQUE.

Les progrès de l'instruction publique dans le Pará sont, avec raison, une des principales préoccupations des autorités administratives. Hâter l'éducation d'un peuple, c'est hâter son développement social, c'est lui apprendre à se respecter lui-même et lui préparer une place honorable, et même glorieuse dans l'histoire de l'humanité. C'est en même temps améliorer son esprit et ses mœurs, car la statistique nous apprend, toutes les années, que la grande majorité des individus reconnus coupables de délits infamants appartient aux classes illétrées. On doit reconnaître que l'état de cette institution, dans la contrée dont nous parlons, fait concevoir les plus flatteuses espérances. Les professeurs chargés de la direction des études peuvent être signalés comme des hommes remplis de zèle et

de talent, honorant leur ministère et leurs personnes par la dignité de leur conduite.

Il est universellement reconnu aujourd'hui que, pour atteindre son véritable but, l'instruction doit se diviser en deux branches : la première est l'instruction générale, dont aucun individu ne devrait être privé, puisqu'elle procure les connaissances les plus usuelles et apprend à toutes les intelligences à tirer immédiatement parti d'elles-mêmes ; la seconde est l'instruction spéciale, convenant à des sujets beaucoup moins nombreux, que la nature a prédestinés à briller dans la carrière des sciences ou dans celle des arts, et à procurer à la patrie une gloire bien supérieure à la gloire sanglante des faiseurs de conquêtes, C est d'après ce plan que l'instruction publique de l'Amazonie paraît être organisée.

Voici les établissements d'instruction secondaire que possède actuellement le Pará :

Le Lycée paraïen, où se trouvent aujourd'hui 104 élèves, et dont les classes sont ainsi distribuées : Latin, 31 élèves ; géométrie, 23 ; français, 55 ; géographie, 14 ; anglais, 14 ; philosophie, 6 ; rhétorique, 4 ; histoire, 4 ; comptabilité, 6 ; musique, 29 ; total : 186.

On comprend que la supériorité de ce total sur sur le nombre des élèves inscrits provient de ce qu'un certain nombre d'entre eux fréquentent plusieurs classes.

Les chaires d'histoire et de comptabilité sont données au concours. Il était question, en 1860, de transformer le lycée paraïen en internat.

L'école de Latin de la ville de Bragance, aujourd'hui fréquentée par 10 élèves.

Le collége de Santa-Crux, comptant 289 élèves ainsi distribués : Internes. 93 ; demi-pensionnaires, 10 ; externes, 126.

Cet établissement, qui rend les plus grands services à la province, reçoit une subvention de 3,000,000 réis.

Le collége de Santa-Maria de Belem, fréquenté par 160 élèves : Internes, 19 ; demi-pensionnaire, 1, externes, 140.

Ce collége, qui se trouve aussi sur un pied satisfaisant, reçoit une sudvention de 2,000,000 réis.

Le Séminaire épiscopal. Il comptait, en 1860, 92 élèves.

Le collége de S. Luiz de Gonzaga, à Obidos. Il laisse malheureusement beaucoup à désirer.

Le collége de N. S. do Amparo. Cet établissement, destiné aux orphelines et aux filles des pauvres familles, est organisé de façon à remplir parfaitement l'objet de son institution, Il compte actuellement 91 enfants.

Cet aperçu doit suffire pour donner au lecteur une idée assez juste de l'état de l'instruction publique dans cette région du Brésil. On regrettera peut-être de ne pas trouver, dans le programme de l'administration, des classes gratuites de dessin, dont les éléments sont indispensables à tant de professions artistiques. On sera étonné aussi de ne pas voir figurer la langue grecque, au moins dans les principaux colléges où l'on enseigne le latin. L'étude de cette langue, la plus belle que

les hommes aient jamais parlée, fait, en Europe, une des bases de l'instruction publique. La littérature latine n'est qu'un pâle reflet de la littérature grecque, à laquelle se rattachent plus ou moins toutes les littératures des peuples civilisés. Et d'ailleurs, en apprenant du grec, on se nourrit l'esprit de ces nobles et fortes pensées qui relèvent l'homme et forment le citoyen.

§ 10.

FORCE PUBLIQUE DE TERRE ET DE MER.

Garde Nationale. Dans un pays où les forces régulières sont peu considérables et stationnent sur des points extrêmement éloignés les uns des autres, l'office de la garde nationale ne consiste pas, comme en d'autres pays, à jouer au soldat ou à figurer pompeusement dans les fêtes publiques. Une pénible tâche incombe souvent à la milice citoyenne du Nouveau-Monde, et surtout à celle de l'Amazonie. C'est bien souvent sur elle seule que l'autorité se repose pour le maintien ou le rétablis-

sement de l'ordre et l'exécution des mesures nécessaires à la sécurité du pays. Aussi, l'administration a-t-elle apporté toute sa vigilance à la rendre aussi nombreuse que possible.

Celle du Pará se divise en 5 commandements ou divisions, comprenant un effectif de plus de 20 mille hommes, distribués en 2 bataillons d'artillerie, 31 d'infanterie, 2 compagnies détachées et 3 sections de compagnie.

Malgré le difficulté de prévenir tous les abus dans un service qui embrasse tant de postes écartés, on peut dire que celui de la garde nationale du Pará se fait généralement d'une manière satisfaisante.

Troupe de ligne : En 1860, celles qui stationnent dans le Pará se composent de 3 bataillons d'artillerie et du 11me d'infanterie, le tout formant un effectif de 855 hommes, officiers et soldats. Ces forces qui seraient réellement insuffisantes sans le concours de la milice nationale, sont encore diminuées par les détachements envoyés dans le Maranhâo. Elles sont sous l'autorité du commandant d'armes de la province.

Police : Elle forme un corps qui, au complet, devrait s'élever á 220 hommes. Il n'était pourtant que de 167, en 1860. Il est vrai que les autorités comme les particuliers n'ont qu'à se louer du zèle et du devoûment à la chose publique, dont paraissent animés tous les membres de ce corps, indispensable dans tous les pays.

Marine : La ville de Belem possède un arsenal de guerre, mais il est juste de dire que sa situation

le rend incommode, et que son approvisionnement est encore très-incomplet. Un décret impérial du 4 janvier 1835 a établi une École d'élèves de Marine qui est, aujourd'hui dans un état des plus prospères, et qui a fourni déjà plusieurs sujets à la navigation, mais il est indispensable qu'elle soit pnissamment soutenue par le gouvernement central pour doter le pays d'un établissement maritime du premier ordre. Le temps viendra, sans doute aussi, de remplacer par des édifices spacieux et mieux disposés les modestes constructions qui portent aujourd'hui à Belem le nom pompeux d'Arsenal de guerre.



§ 11.

HYGIÈNE PUBLIQUE. HOPITAUX.

Les fièvres intermittentes et quelquefois la fièvre jaune font apparation dans certaines localités, voisines des marais stagnants et des flaques d'eau incomplètement desséchées par l'action du soleil. Il s'en faut bien pourtant que ces épidémics soient

aussi fréquentes et aussi dangereuses qu'on se le figure en Europe. Chaque année, par suite des mesures de l'autorité, le nombre de ces mares infectes va diminuant. D'ailleurs, dès l'apparition du mal, les médecins les plus capables sont envoyés sur les lieux, de prompts remèdes sont administrés et l'état hygiénique du pays rentre dans son ordre normal. Il est de fait qu'aujourd'hui les fièvres et autres affections épidémiques ne sont pas plus redoutables dans la plus grande partie de la région amazonienne qu'elles ne le sont dans le midi de l'Europe. Il serait temps de renoncer à ce préjugé qui nous fait placer d'imaginaires fléaux dans les pays lointains et nous empêche de nous apercevoir du mal que nous avons sous les yeux. N'est-il pas vrai que, dans les départements méridionaux de la France, près du lac de Berre, à Hyères, si vantée par ses jardins d'orangers, il règne, presque annuellement, des fièvres typhoïdes qui font souvent de grands ravages? N'est-il pas su de tout le monde, que les campagnes de Rome sont fréquemment désolées par les brises empoisonnées qui viennent des eaux dormantes des maremmes? Là aussi, comme sous l'Équateur, l'homme a besoin de faire appel à son énergie pour corriger la nature, c'est-à-dire pour dessécher les marais, nettoyer ou créer des canaux, défricher les bois, faire disparaître les foyers d'infection, en un mot, renouveler les rudes travaux d'Hercule coupant les sept têtes de l'hydre allégorique de Lerne.

La province du Pará est pourvue de divers hôpitaux soigneusement entretenus, malgré les faibles

ressources du trésor provincial. Je signalerai les 4 suivants:—

L'hôpital de la Miséricorde, qui possède l'île de Caviana dans l'Amazone.

L'hôpital dos Lazaros da Tocundaba, destiné aux malades civils.

L'hôpital Militaire: qui représente un petit hôtel des Invalides.

L'hôpital de la Marine: comme l'arsenal, il laisse beaucoup à desirer.

§ 12.

TRAVAUX PUBLICS.

En 1860, ils se poursuivaient sur une assez grande échelle. Il suffira de relater ici les principaux. Ce sont pour Pará:—

L'achèvement du palais de la présidence, un hôtel de la douane, la construction d'une caserne d'artillerie, d'une autre d'infanterie, d'un pont pour le service de la Douane, d'un édifice pour les

séances de l'Assemblée provinciale, du Tribunal et du Jury; l'établissement d'un marché public, la restauration du Jardin Botanique, la plantation de promenades, &c.

Pour la province :

Études d'un chemin de fer d'une longueur de 25 lieues, devant aller de Belem à Bragance ; érection de 4 petits phares dont il était de tout nécessité de munir les rives de l'Amazone dans des localités de Panacuéra, Goiabal, Sutahy, et l'île de Marianna ; la construction de 14,960 palmes carrés de quais, en grosse muraille avec revêtement de pierres taillées, pour protéger la ville de Santo-Antonio contre le choc des marées et les crues de l'Amazone ; une construction du même genre, et de 12,544 palmes cubes au dock du Reducto, travail difficile à cause de l'inondation du sol et de l'action des marées ; enfin, une foule de travaux de tout genre et de première utilité, executés le plus souvent par le corps des gardes champêtres.

La fortification de la ville d'Obidos attire surtout l'attention des autorités centrales et provinciales. On y achève en ce moment un nouveau fort qui mérite d'être visité par les voyageurs européens. Il est de forme circulaire, avec des batteries à barbette, et s'élève au sommet de la colline où l'on à bâti Obidos, sur la rive gauche de l'Amazone. J'ai vu là, en 1860, 12 pièces de canon déjá placées dans les batteries ; elles étaient à la Pecksans, 8 du calibre du 80, et 4 du calibre de 32. Le mur de revêtement était terminé ainsi que la barbette, la genouillère, le parapet, les orillons avec leurs bas-

sins, les banquettes lattérales, le carrelage en brique, la caserne, le logement du commandant, les magasins pour les munitions, le cellier et la cuisine.

Il restait encore à faire les conduits pour l'écoulement des eaux, ouvrage que la configuration des lieux rendait assez difficile ; le mur et le fossé du côté de l'est, le nivellement des terrains de l'ouest jusqu'à la hauteur des batteries, la construction de la soute aux poudres, l'achèvement des peintures de l'intérieur et de divers autres ouvrage de détail, finalement, la démolition de plusieurs maisons se trouvant dans le périmètre du fort.

L'ensemble de ces dépenses était évalué à 28,000 francs.

L'ingénieur, auteur de ce système de défense de l'Amazone, qui, dans cet endroit n'a pas plus de 900 brasses de largeur, avait proposé de le compléter par la construction de deux autres forts. Un au bas de l'acropolis que je viens de décrire, afin de pouvoir fournir un feu à fleur d'eau ; l'autre sur la rive opposée du fleuve, afin de pouvoir croiser le feu des batteries. Ce moyen semblait le meilleur pour causer le plus de mal possible aux embarcations qui voudraient forcer le passage. Mais une plus exacte exploration des lieux a demontré que l'exécution de ce plan, d'ailleurs très-dispendieux, ne remplirait pas le but qu'on se proposait. Effectivement, il existe sur la rive droite de l'Amazone, en face d'Obidos, un immense amas d'eau appelé Lago Grande, communiquant avec l'Amazone par deux embouchures, une à 20 lieues au-dessous

d'Obidos, et l'autre à 8 lieues au-dessus. Or, ce lac étant parfaitement navigable par les embarcations qui n'ont pas un fort tirant d'eau, il est évident qu'il rendrait complètement inutiles tous les forts que l'on pourrait établir à Obidos. Ces considérations ont fait abandonner le plan de l'ingénieur.

Je n'entrerai pas dans de plus longs détails sur ce qui concerne la province du Pará; ce que j'en ai dit me paraissant suffire pour en donner une idée assez exacte à mes lecteurs. Un coup d'œil sur l'état financier de ce pays aurait pu trouver ici sa place, mais j'ai pensé qu'il était mieux de ne faire, à ce sujet, qu'un article relatif au même temps à la province du Pará et à celle des Amazones, qui n'en est, à vrai dire, que la continuation.

HAUTE-AMAZONE.

§ 1.

DESCRIPTION ET DIVISION DU PAYS.

La vaste région de la Haute-Amazone dépendait autrefois du Pará, et portait le nom de Comarque de S. José du Pará. Elle forme aujourd'hui une province à laquelle les géographes assignent les bornes suivantes :—

A l'est, la province du Pará, dont elle est séparée par le rio Jamundá et la sierra de Parentins, qui s'élève en face de l'embouchure de ce fleuve; au nord, la Guiane hollandaise et anglaise, et l'État de Venezuela ; à l'ouest le même État de Venezuela, la Nouvelle-Grenade et la République de l'Équateur; au sud, le Pérou et Mato-Grosso. Son étendue du nord au sud, est de 280 lieues, et de l'est à l'ouest, de 230 lieues. Superficie 60 mille lieues carrées représentant une contrée trois fois grande comme l'empire français actuel.

Les montagnes les plus considérables du pays sont les cordillères de la Guiane, que nous venons

de citer ; les sierras dénudées de Tacamiaba, sur le Jamundá supérieur, où l'on prétend que se sont réfugiées les Amazones ; les monts Pararaïma à l'extrême occident, et courant à l'est-nord-est, pendant un espace de 80 lieues. C'est de ce point que part la chaîne du Cucubi du Rio-Negro et celle du Mont des Cristaes, entre les versants du Tacutú, et du Surumú ; c'est un pic de grande élévation dont la cime porte un lac ombragé d'un bois touffu. On peut encore citer le mont Robino, aussi dans le voisinage du Rio-Branco, et d'un plus difficile accès les cordillères de Cunauarú et Curautí près du rio Majari ; l'Andauari et le Chauida, voisins de la cataracte S. Filipe ; le Carauama, le Vacari, le Sapará, et le Picané, plus ou moins éloignés des rives du Rio-Branco ; le Tunuhi, à la droite du Rio-Negro ; entre les rios Içara et Ixié ; le Jacamin, sur le même littoral, en dessous de Maracubi ; les sierras qui touchent aux rios Maraviá et Cananuri ; celles qui forment les grandes chûtes des rios, Apaporis, Japurá et Madeira; enfin le mont Brentins et Canaria. A part ces montagnes, qui s'élèvent à ses frontièrs, la province des Amazones ne présente qu'une suite de plaines couvertes de forêts séculaires, interrompues par d'innombrables rivières ou lagunes. La partie du nord contient seule quelques plaines non-envahies par les bois ou par les eaux, et où sont d'excellents pâturages. Quant aux fleuves, nous les connaissons déjà pour la plupart. Ce sont: le Japurà, le Rio-Negro, le Rio-Branco, sur la rive gauche ; le Javari, le Jatahi, le Juruhá, le Teffé,

le Purús, le Madeira, pour la rive droite. Parmi les lagunes on peut remarquer l'Uaicuruapá, qui a plus de 10 lieues de tour, et qui se trouve sur la rive droite du Tupinambaraná, à 10 lieues du Trombetas ; l'Ariticuritubá, le lac Sáracá, le Saramé, l'Unari, &c., &c.

Le terrain de la haute Amazone est évidemment de formation alluviale ; aussi sa fécondité tient-elle réellement du prodige. Dans ce pays favorisé de la nature et sans cesse ranimé par la pluie et le soleil, il n'est besoin que de confier des graines à la terre pour les voir pousser instantanément et former des végétaux de grandeur colossale.

On trouve dans le pays des mines de cristal, d'amiante, d'émeri, de marbre, et même d'or et d'argent, mais elles ne sont pas exploitées. Rien n'égale surtout la richesse des forêts, soit pour les produits spontanés dont elles se couvrent, soit pour les bois excellents et rares qu'elles peuvent livrer à l'industrie. Le syringa ou arbre à gomme, s'y rencontre pour ainsi dire, à chaque pas, En un mot, les fruits et les fleurs de la zone torride et du tropique forment là le plus magnifique fleuron que la nature ait jamais porté, même dans les antiques légendes des poëtes

Par les raisons que nous avons déjà données en parlant du Pará, l'agriculture y est à peu près nulle, et l'industrie s'y réduit à la garde des troupeaux, et surtout, à la recherche des produits naturels, source toujours plus abondante du commerce des contrées équatoriales. On se livre aussi beaucoup à la pêche de la tortue, dont la chair, avec

celle du pirarucú et du peixe-boi, contribue pour une large part à l'alimentation des habitants. La vente de ces produits fournit aussi les moyens de se procurer une foule d'objets manufacturés, importés d'Europe ou de l'Amérique du Nord.

La température y serait très-chaude si elle n'était tempérée, de décembre en juillet, par l'inondation annuelle des fleuves, et de juillet en décembre, par des brises humides qui soufflent sans interruption. La chaleur varie d'ailleurs suivant les lieux que l'on habite : elle est assez forte loin du bord des eaux, modérée au contraire dans le voisinage des fleuves et des lagunes, et surtout dans les lieux élevés. Par la saison des pluies, souvent les nuits, et même les jours deviennent humides ; les étrangers doivent alors prendre certaines précautions hygiéniques pour éviter les atteintes des fièvres intermittentes ou d'autres affections endémiques.

La population de cette province, où tiendraient facilement 80 millions d'habitants, est aujourd'hui d'environ 50 mille âmes. On voit qu'il y a place encore pour la colonisation.

La haute Amazone se divise naturellement en trois grandes régions qui sont : l'Amazone, le Solimoões et le Rio-Negro. La première, comprenant la partie de la Guiane et de la Mundurucanie qui est baignée par l'Amazone, s'étend de l'embouchure du Jamundá au confluent du Rio-Negro ; la seconde comprend tout le pays baigné par cette partie de l'Amazone appelée Solimões ; la troisième, tout le littoral Rio-Negro.

La haute Amazone était autrefois dépendante

du Pará sous le titre de Capitainerie de St. José do Javari ou du Rio-Negro. Elle forme aujourd'hui une province particulière et se divise en deux comarques, savoir :

Celle des Amazones, comprenant trois termes ou départements : Manáos, Barcellos et Maués ; et celle du Solimões, comprenant le terme on département de Teffé.

Chacun de ces termes a une capitale ou chef-lieu du même nom où résident une chambre municipale et un subdélégué de la police. La ville de Manáos est, en outre, la capitale de toute la province et le lieu où l'Assemblée législative provinciale tient ses séances.



§ 2.

COMARQUE DE LA HAUTE-AMAZONE.

TERME DE MANÁOS.

Cette comarque se compose de toute la partie de la Haute-Amazone qui se trouve à droite de la rivière des Amazones, en y joignant le bassin du Madeira. Elle a donc, à l'ouest, au nord et à l'est, les mêmes bornes que la province, c'est-à-dire les montagnes des Andes, celles de la Guiane, et les

rios Jamundá et Tupinambaraná; au sud, elle confine à l'Amazone, qui la sépare de la comarque du Solimões, et de Mato-Grosso. Il est évident que cette organisation n'est que provisoire, et il n'est pas douteux que l'accroissement du chiffre de la population ne détermine la formation d'un plus grand nombre de comarques. Celle de Rio-Negro a même existé autrefois; elle forme aujourd'hui le terme de Barcellos ou Mariuá, qui, avec ceux de Manáos et de Maués, représente la comarque de la Haute-Amazone.

MANÁOS OU RIO-NEGRO.

Le territoire de ce terme s'étendant sur le confluent du Rio-Negro et sur la rive gauche de l'Amazone, est d'une fertilité supérieure encore, s'il est possible, à celle du reste de l'Amazonie. Aussi, malgré la préférence que les habitants ont jusqu'ici accordée à la pêche du pirarucú, du peixe-boi et de la tortue, et surtout à la recherche des produits sylvestres, les campagnes qui environnent la capitale de ce terme commencent à se défricher et à se couvrir de plantations de cacaoyers.

Manáos, capitale du terme, de la comarque et de la province de la Haute-Amazone. Cette ville, qui forme le municipe dit de la capitale du Rio-Negro, est située sur la rive septentrionale, à 3 lieues au-dessus de son confluent, à 81 lieues de l'embouchure du Jamundá, à 3° ½ de latitude sud, et à 25° 17' de longitude ouest d'Olinda. Manáos n'était, dans l'origine, qu'un simple fort appelé S. José do Rio-Negro, élevé par les Portuguais pour se ménager une retraite ou un pied-à-terre

lorsque, sans respect pour les droits de l'humanité, ils parcouraient les forêts voisines afin d'y capturer de pauvres sauvages qu'ils allaient vendre comme esclaves aux nouveaux colons de la Basse-Amazone. Quelques familles des Indiens Banibas, Passés, Borés et Manáos, auxquelles se joignirent plusieurs Portuguais, s'établirent plus tard autour du fort, qui portait alors le nom de Barra-do-Rio-Negro Au XVII siècle, cette aldée fut élevée au rang de ville et devint la capitale de la comarque du Rio-Negro, laquelle fut supprimée à l'avènement du gouvernement impérial. En 1836, l'assemblée provinciale du Pará, désirant conserver le nom de la nation indienne la plus considérable de ces contrées, substitua le nom de Manáos à celui de Barra-do-Rio-Negro. Depuis qu'une partie de la population du rio Madeira est venue s'établir dans cette ville, elle se trouve, sous tous les rapports, dans un état réel de prospérité. On y voit quelques édifices élégamment construits, une cordonnerie, un four pour les toiles et les tissus, une fabrique d'étoffes de coton, entretenue par le gouvernement. Ses rues, qui pourraient être mieux alignées, sont formées de maisons bâties en briques et dont l'effet charme le coup d'œil. On y remarque une place bien disposée, une caserne, une église, divers édifices publics.

La position de Manáos en fera un jour une des plus importantes villes de la Haute-Amazone. Elle est déjà l'entrepôt de tout le commerce d'importation et d'exportation qui se fait dans l'immense bassin du Rio-Negro, commerce qui ne peut man-

quer de prendre chaque jour plus d'extension et d'activité, à mesure que le pays se peuplera de travailleurs.

L'aspect de Manáos est des plus gracieux. De la colline sur laquelle il est bâti et que divisent trois ruissseaux que l'on passe sur autant de ponts de bois, les regards se promènent agréablement sur les grandes eaux et les vertes îles du fleuve baignant une luxuriante campagne où la nature semblc se plaire à semer les plus belles fleurs et les plus rares produits.

Les révolutions qui ont passé sur le sol de l'Amazonie, spécialement celle de 1835, ont laissé des traces profondes dans Manáos ; heureusement cette rude expérience n'a pas été perdue ; le bon esprit de la population a compris que, sans la tranquillité que l'ordre seul peut donner, il n'y avait pas de prospérité possible pour des contrées où tant de choses sont encore à créer.

La population de Manáos et de ses environs se compose de 1,200 blancs, de 4,000 indiens, de 600 métis et d'à peine 400 esclaves, le tout formant un millier de feux, assez disséminés, Les habitants de race indienne sont aujourd'hui parfaitement civilisés Ils s'habillent à la mode d'Europe et avec une certaine recherche ; les femmes, qne la nature y a douées d'une grâce particulière, mettent beaucoup de goût et quelquefois même du luxe dans leur parure ; enfin ce peuple, chez qui l'usage des bains est très-répandu, paraît faire de la propreté sa qualité spéciale, Comme dans la plupart des villes de l'Amazonie, la saison d'hiver, c'est-à-dire

celle du débordement des eaux, se passe en fêtes à l'église, en festins, en repas, en bals, en promenades sur la place publique ; la saison d'été, ou celle de la baisse des fleuves, est le temps des travaux divers. Ils consistent, pour le plus grand nombre, dans la pêche du pirarucú, la fabrication du beurre de tortue et de peixe-boi, et la cueillette des drogues précieuses. Les travaux agricoles s'y bornent à la culture d'un peu de cacao, de café, de coton et de quelques plantes alimentaires, la principale nourriture étant fournie par le beurre de tortue, le peixe-boi et le gibier volatile, dont regorgent les forêts voisines. On n'y fait guère usage de la viande que le dimanche, si ce n'est dans la saison du débordement, lorsque le bétail, obligé de descendre des rives du Rio-Branco, devient plus abondant autour de la capitale.

Manáos étant le centre administratif de toute la Haute-Amazone, est la résidence du président de province, d'un vicaire-général, d'un commandant militaire, d'un juge de droit, d'un inspecteur du bureau des finances, d'un délégué de la police et de divers autres fonctionnaires. La population y parle concurremment les langues indienne et portuguaise

Pour se donner tout à fait les airs d'une capitale, Manáos possède quatre compagnies de milice citoyenne qui paradent pompeusement tous les dimanches sur la place de la caserne. Cette ville est aujourd'hui fréquemment visitée par les Européens ; plusieurs même s'y sont établis et paraissent très-heureux. Je ne citerai qu'un italien du nom d'An-

toni, homme encore plein de sève et de vigueur, venu il y a une trentaine d'années en qualité de pilote, et qui, après avoir amassé une raisonnable fortune, vit tranquille à l'ombre de ses bananiers. Il n'a pas, du reste, oublié sa première profession, et l'on peut affirmer qu'il n'est personne dans le pays connaissant mieux que lui les passes et les écueils de tous les fleuves des environs. Ses renseignements, précieux à plus d'un égard, sont souvent recherchés par les gens du pays.

Le terme de Manáos contient encore les municipes de Sylves et de Serpa.

SYLVES OU SARACA.

Sur la rive gauche de l'Amazone et près des bords du lac Saracá, 20 lieues à l'ouest de Faro. Cette petite ville a commencé, en 1663, par être une aldée d'Indiens catéchisés, et ce n'est qu'en 1759 qu'elle a reçu le titre de ville sous le nom de Sylves. Sa population, qui approche de 4,000 âmes, est la plus considérable de la Guiane de la Haute-Amazone, après celle de Manáos. Elle s'occupe de la culture du tabac, qui est le meilleur de cette comarque ; du coton, du cacao, du café, de la confection de toiles de coton et de la gomme élastique ; de la pêche du pirarucú et du peixe-boi. La plupart de ces produits sont exportés au Pará.

Le lac Saracá, sur lequel est située la ville de Sylves, communique avec le rio Urubú par un canal naturel et forme le rio An iba ou Saracá, qui va se jeter dans l'Amazone. Le terrein qui existe entre ce dernier fleuve et le lac présente diverses pétrifi-

cations attribuées à la nature particulière des eaux d'une sorte de gave ou grand ruisseau qui traverse ce municipe.

SERPA.

Sur une île formée par les confluents des rios Urubú et Aniba, sur la rive gauche de l'Amazone. Voici ce qu'on raconte de l'origine de cette ville : Des missionnaires avaient réuni en famille un certain nombre d'Indiens sur les bords du Madeira, à l'endroit où ce fleuve reçoit le Matauré ; mais des sauvages de la nation des Múros ne cessant de les inquiéter, ces néophytes passèrent sur la rive droite du Madeira et s'établirent près du rio Abaconi, à l'embouchure du Furo-dos-Tupinambaranas. L'aldée qu'ils y fondèrent prit, en 1759, le titre de ville. Toutefois, comme les Múros continuaient à les maltraiter, la ville de Serpa fut transférée tout entière dans l'île où elle est encore aujourd'hui, et dans laquelle ses habitants cultivent tranquillement le cacao, la salsepareille, le café, le gérofle et le coton.

Comme les terres de ces parages sont aussi fertiles que bien placées pour le commerce, la Compagnie des bateaux à vapeur de l'Amazone, qui ne néglige rien de ce qui peut accroître le bien-être du pays, avait établi à Itacoatiara, près de Serpa, une colonie agricole et industrielle, composée en grande partie de Chinois et d'Africains. Cette charmante localité est certainement une des meilleures que l'on puisse choisir pour établir une colonie. Malheureusement, la bonne volonté des colons n'a pas répondu à celle de la Compagnie, et l'essai, tenté sur

un large plan, a été complètement infructueux. Il n'existe plus de cet établissement qu'une scierie et une fabrique de tuiles.



§ 3.

TERME DE BARCELLOS.

Le terme de Barcellos ou Mariúa faisait partie autrefois de la comarque du Rio-Negro, qui a cessé d'exister depuis la nouvelle division de la Haute-Amazone. Il comprend la partie du Rio-Negro qui est au-dessus de l'embouchure dn Rio-Branco, c'est-à-dire la ville de Barcellos ou Mariúa, et les paroisses Altarendaúa, Aracari, Carmo, Coboquéna, Bararóa, Santa-Izabel, Marabitanas et quelques autres, le tout représentant une population de 10 à 12 mille âmes.

BARCELLOS OU MARIÚA.

Cette petite ville, dont la population, d'environ 2,000 âmes, est à peu près exclusivement composée des descendants de différentes nations indiennes, se trouve sur la rive droite du Rio-Negro, entre les rivières Uatanari et Baruri, en face de Buhibuhi.

Elle est à 91 lieues du confluent du Rio-Branco et 169 lieues du Jamundá. Latitude, 00° 58' sud, longitude, 28° 23' ouest d'Olinda.

C'était l'aldée du chef Manáos-Camandri, lequel, à la prière de sa mère, la donna à la mission des Carmélites. En 1754, elle fut choisie par le gouverneur d'État, Francisco-Xavier de Mendoça Fortado, pour être le siége de la commission hispano-portuguaise chargée de déterminer les limites du pays. Cette circonstance fut si favorable à son agrandisssement que, dès 1758, elle était décorée du titre de ville, sous la dénomination de Barcellos, et déclarée capitale de la capitainerie du Rio-Negro. En 1759, la même commission s'y réunit de nouveau pour le même objet, les députés portuguais étant présidés par le gouverneur déjà nommé, et les députés espagnols par don José de Iturriaga. En 1780, la même ville devint la résidence du général plénipotentiaire Joao Pereida Caldas, commissaire pour la délimitation des frontières du Rio-Negro et Mato-Grosso.

En 1790, le gouverneur Manoel de Gama Lobo da Almada lui ôta le titre de capitale pour le transférer à Manáos ; elle le recouvra en 1798, quand le gouverneur fut remplacé par le gouverneur d'État, don Francisco de Souza Cotinho, mais ce fut pour le perdre définitivement en 1804.

De cette époque date la décadence de Barcellos. Dès 1775, les Indiens, fatigués du régime auquel les soumettaient les jésuites, avaient commencé à retourner dans leurs déserts, mais depuis 1804, la translation définitive du gouvernement provincial

à Manáos a paru compléter sa ruine. Le palais du président et les maisons des principaux fonctionnaires ne sont plus qu'un tas de décombres. A peine quelques cabanes et quelques maisons qui essaient de se grouper, signalent aujourd'hui aux navigateurs du Rio-Negro la ville où la diplomatie s'est montrée autrefois aussi artificieuse et aussi habile que dans une grande capitale de l'Europe.

Aujourd'hui qu'un mouvement de régénération semble se réaliser par tout le bassin de Rio Negro, il est hors de doute que Barcellos recouvrera et dépassera même sa première prospérité. Sa position avancée sur un des plus grands fleuves de l'Équateur, on fait un point qui sera nécessairement fréquenté lorsque le commeree et l'industrie songeront à mettre à profit les trésors naturels enfouis encore dans les solitudes de la Haute-Amazone.

Déjà les habitants du terme de Barcellos paraissent comprendre les avantages de la vie active et du commerce: ils exportent une certaine quantité de riz, de tabac et de café ; des toiles de coton, des filets de maqueira élégamment ornés de plumes ; du peixe-boy, du beurre de tortue et des drogues pour la pharmacie.

Je termine ce paragraphe en rappelant à mes lecteurs que Barcellos a été le berceau d'un poëte lyrique, plein de verve et de génie, Bento de Figueiredo Tenreiro Aranha. Il était impossible que le beau climat de l'Amazone n'inspira pas quelqu'un des compatriotes du Camoens, et ne prouva une fois de plus la justesse de l'adage fameux : " Facit admiratio versum."

§ 4.

MAÚES.

Maués ou Lusea est le troisième département ou terme de la comarque de la Haute-Amazone. Il était compris dans la région appelée autrefois Mundurucania, laqnelle s'étendait de l'est à l'ouest, entre le Tapajós et le Madeira, du nord au sud, entre l'Amazone et Mato-Grosso. Le terme de Maués est donc borné au nord par l'Amazone; à l'ouest par la province du Pará et de Tupinambaraná; au sud, par Mato-Grosso, à l'ouest par la comarque de Solimôes. Il comprend la ville de Maués, autrefois Lusea, les aldées de Tupinambaraná, Canoma, Araretama, Maçari, et Borba, formant une population de 10 mille âmes.

Maués ou Lusea, capitale. Elle est sur la rive droite du Rio-Maué-açu, petit affluent de la rive gauche du Madeira, que ce fleuve reçoit 40 lieues environ avant de se jeter dans l'Amazone. C'était primitivement une mission formée par les Maués, nation indienne la plus nombreuse de ces contrées, Sa fondation, qui ne remonte pas au-dessus de 1798, eut lieu sous les auspices du comte dos Arcos, gouverneur, et des capitaines Luiz Pereira da Cruz et Jose Rodriguez Porto.

Cette ville la plus importante de cette partie de la Haute-Amazone, se trouve dans la voisinage des principales habitations des Indiens Maués, d'un caractère assez porté à la civilisation; on avait donc la légitime espérance de la voir promptement s'accroître

connue, si ce n'est la partie qui touche à l'Amazone. On n'a guère navigué sur le Purùs, et guère plus sur le Juruá. Enfin, l'intérieur de ce pays et sa frontière australe sont encore à explorer. On sait seulement qu'il est coupé par les fleuves dont je viens de parler, auxquels il faut joindre le Paratari, qui n'est que l'écoulement des lacs Autazes; le Caiamé ou Catuá, par lequel on suppose que les femmes guerrières de la province de Bahia descendirent dans le Paraná-açú, aujourd'hui rivière des Amazones; l'Acaricoára, l'Aucruhi, le Jundiatiba, le Comatiá et une infinité d'autres. Tous ces cours d'eau paraissent venir des sierras péruviennes. Quelques géographes veulent même que l'Amazone sorte du lac Rogaguallo dans la Bolivie. Je laisserai de côté cette opinion, non-seulement parce qu'elle est oisive, mais parce qu'elle est absurde. La position du cours supérieur de l'Amazone est trop occidentale pour le faire venir du plateau de la Bolivie, d'où descend le Madeira; d'ailleurs, on sait aujourd'hui qu'il existe entre ces deux points une haute chaîne de montagnes qui, se déroulant dans la direction du nord-est, intercepterait nécessairement le cours d'un fleuve se dirigeant du lac Rogaguallo vers les Andes équatoriales, d'où l'on voit descendre l'Amazone.

Il semble, de prime abord, qu'on devrait douter de la salubrité d'un pays où tant de fleuves et de lacs épanchent leurs cours sous un soleil puissant, au sein d'une terre couverte de tant de dépouilles végétales et animales: eh bien! on serait dans l'erreur: pour peu qu'on ait la précaution de ne pas

établir sa demeure dans les bas-fonds où les eaux croupissent et où les vents n'arrivent pas, on respire un air pur, raffraichi par la présence des eaux, embaumé par les senteurs suaves des bois, doucement agité par les ailes infatigables des brises, et l'on se trouve enfin dans de telles conditions d'hygiène que, non-seulement on y conserve sa santé mais qu'on peut au besoin l'y rétablir.

Aussi, s'en faut-il bien que ce pays ait jamais été un désert. On y a compté plus de 60 nations indigènes, entre lesquelles les Muras se faisaient remarquer par leur indifférence pour la civilisation, les Jumás par leur caractère indocile, les Parupurús par la couleur fauve de leur peau, les Cauanas par leur stature chétive, les Cambébas par leur douceur et leur tendance à se civiliser, les Maiorunus par un horrible goût pour l'anthropophagie.

Par la fertilité de son terrain et l'incroyable variété de ses produits naturels, le Solimôes ne le cède en rien au reste de l'Amazonie. On commence même à y cultiver le coton, le tabac et le café.

La population civilisée, européenne ou indienne est clair-semée encore sur ce vaste territoire où elle pourrait se répandre à millions. La comarque de Solimoes ne se compose que d'un terme, qui est celui de ;

Teffe ou Ega : Petite ville d'environ 1200 mille habitants, avantageusement située sur la baie de Teffé, formée par le fleuve du même nom deux lieues avant sa jonction avec l'Amazone, à 107 lieues du l'embouchure du Jamundá et à 330 de

Belem ; latitude 3°, 17' sud, longitude 30 31 ouest d'Olinda. C'était une des sept missions fondées au commencement du XVII, siècle par le P. Samuel Fritz. Après sa mort, en 1709, cet établissement eut beaucoup à souffrir des persécutions du jésuite Sana. Les Indiens se dispersèrent, et la mission était perdue lorsque le P. Andre da Costa vint la relever en y joignant quelques familles indiennes qu'il avait d'abord réunies dans l'île des Veãdos. L'aldée, ainsi restaurée, prit le nom d'Ega, et reçut plus tard le titre de ville. C'est là que, en 1781, les commissaires Charmont et Pizarro, le premier portugais, et l'autre, espagnol, se rendirent pour convenir des limites du canal Auati-paraná qui est le premier endroit par le quel l'Amazone communique avec le Jápurá, C'est encore à Teffé que le plénipotentiaire général João Pereira Caldas et l'espagnol Requena établirent des conférences rélatives à la détermination des régions du Rio-Negro et de Mato-Grosso. Les deux commissaires n'ayant pu s'entendre, les conférences furent interrompues. Bientôt, le représentant de l'Espagne, entrepassant ses pouvoirs, fonda une colonie castillane sur les bords du lac Cupacá, quelques lieues au-dessous de Teffé. Mais en 1790, le gouverneur de la Capitainerie des Amazones réprima ces empiétements des Espagnols sur les possessions portugaises et les colons de Cupacà furent forcés de sortir du pays.

Teffé est entouré de forêts très-abondantes en produits spontanés. Sa population, presque toute composée d'Indiens Achouaris, Cocurúnas, Core-

tus, Janumás, Jeuânas, Jumas, Jurès, Hiupiuas, Manáos, Passès, Solimoes, Taunas, Tupivás, Vaiupis et Xámas. Cultive du coton, du café, du tabac, divers légumes, et se livre à la pêche du pirarucú et du peixe-boi, à la fabrication du manteiga de turtaruga et surtout à la recherche de la gomme élastique. On élève quelque bétail, et l'on tisse quelques toiles de coton dans la contrée. Teffé possède une école primaire. Depuis 1859, cette province compte une comarque de plus. C'est celle de Parintins, formée des termes de Maaués et de Villa-Bella-da-Imperatriz, qui cessent ainsi de faire partie de la comarque de la Haute-Amazonie.

§ 6.

ŒUVRES PUBLIQUES. — FAITS DE L'ADMINISTRATION.

Quoique le budget de la province ne puisse s'élever encore à un total bien considérable, on peut dire qu'il règne, depuis quelques années, dans l'administration du pays, un esprit d'ordre et d'économie qui permet d'améliorer sensiblement les

différentes branches du service public et d'effectuer même quelques dépenses extraordinaires.

C'est ainsi qu'on a pu construire dans la capitale une église nouvelle, un pont en face du palais de la présidence, une caserne et divers autres édifices publics.

Dans la province, on a élevé des fortifications nouvelles à Tabatinga et à Cucuhy. Il est vrai que cette dépense incombe au ministère de la guerre; mais c'est aux frais du trésor provincial que l'on restaure les écoles publiques, les rues, les ponts, les digues, les prisons, les cimetières, enfin tout ce qui constitue le matériel d'une société civilisée.

L'illumination au gaz liquide a été introduite à Manáos. Grâce aux soins du président Francisco José Furtado, cette ville, où la viande de boucherie faisait souvent défaut, en a été abondamment approvisionnée au moyen d'un engagement avec la Compagnie des bateaux à vapeur. Je dois dire de plus que cette Compagnie, dont un des principaux actionnaires est l'honorable baron de Mauá, s'est prêtée avec un désintéressement patriotique aux vues du président, et a consenti à transporter désormais de Santarem ou d'Obidos à Manáos tout le bétail nécessaire à la consommation de cette dernière ville, et cela au minime prix de 4 mille réis par tête de bétail. C'est ainsi qu'il a été obvié à la disette de viande fraiche qui se faisait sentir à Manáos toutes les fois que la baisse des eaux ou quelque autre circonstance retardait l'arrivée des troupeaux du Rio-Blanco supérieur.

Les efforts du gouvernement central et de l'ad-

ministration provinciale ne se bornent pas aux choses matérielles. De louables efforts ont été tentés pour propager l'instruction primaire au sein des populations indiennes, plus ou moins civilisées, et aussi pour organiser les municipalités des différentes petites villes de la Haute-Amazone. C'est une tâche très-laborieuse, d'abord parce qu'il est difficile, vu les grandes distances qui les séparent, de réunir les conseillers municipaux, ensuite, un grand nombre de ces derniers ne comprennent pas assez l'importance de leurs devoirs. Cependant, des résultats satisfaisants ont déjà été obtenus, et, des six conseils municipanx qui existent dans la province, trois fonctionnent régulièrement Il est veillé aussi à ce que la célébration du culte divin ait lieu partout avec la décence et la dignité convenables. A cet effet, des fonds supplémentaires sont ajoutés au budget ecclésiastique toutes les fois qu'il y a nécessité. L'Assemblée provinciale accorde en outre la somme annuelle de 7,500 francs pour l'entretien et l'éducation de douze pensionnaires au séminaire de la province.

§ 7.

INSTRUCTION PUBLIQUE. — MŒURS DE LA POPULATION. — ARMÉE.

Il existe dans la province 20 écoles d'enseignement primaire, 15 pour les garçons et 5 pour les filles. Les premières sont fréquentées par environ 400 enfants, les secondes par 50 ou 60. Le chiffre de la population étant de 50 mille, on voit que le nombre des enfants qui ne reçoivent aucune espèce d'instruction littéraire est malheureusement encore bien grand. La cause en doit être attribuée à l'éloignement où un grand nombre d'habitations se trouvent de l'école, et plus encore à la vie nomade des familles indiennes, et même des créoles, qui s'occupent de l'extraction de la gomme du caoutchouc et de la recherche des autres produits forestiers. L'assemblée provinciale s'efforce de porter remède à ce mal en augmentant chaque année le nombre des écoles primaires. La mesure est bonne, mais elle n'atteindra complètement son but que par la fixation des familles autour des centres communs.

L'instruction secondaire est donnée dans le séminaire, et se compose de dix classes : Arithmétique, algèbre et géométrie, philosophie, rhétorique géographie, français, latin, et deux classes de musique. Une trentaine d'élèves profitent de cet enseignement.

Il existe de plus dans la capitale une école particulière pour les jeunes personnes. Elle est dirigée par dona Angela Custodia Ferreira d'Alcantara et compte une vingtaine d'élèves.

Le personnel des professeurs est satisfaisant sous le rapport de l'instruction comme sous le rapport moral. Une chose manque pourtant à l' nstruction primaire : c'est une direction uniforme, une méthode commune. Chaque professeur y est laissé à lui-même et adopte le mode d'enseignement et les livres qu'il lui convient. De-là un vague et une incohérence extraordinaires dans l'ensemble de l'enseignement. Un conseil d'inspection et de direction pour les écoles est indispensable. Le conseil provincial s'en préoccupait, et peut-être fonctionne-t-il à cette heure.

Il y a longtemps que la tranquillité publique n'a pas été troublée dans la Haute-Amazone, ce qui fait l'éloge de l'administration et celui des habitants. Tous ceux qui ont pu voyager dans ces parages savent combien, en général, les mœurs y sont douces et simples, et avec quelle sympathique bienveillance les étrangers y sont accueillis. Les populations indiennes, si longtemps insoumises et peu disposées au travail, commencent à comprendre son importance, et s'y livrent avec une activité qui égale celle des créoles. J'ai vu moi-même à Manáos un assez grand nombre de Tapuyas qui avaient quitté le désert (o sertão) pour venir, en libres travailleurs, gagner 2 patacons, ou soit dix francs par jour, à transporter des ballots à bord des embarcations. Tous les étrangers admiraient leurs formes, à la fois gracieuses et robustes, leur adresse et surtout la simplicité de leur costume, consistant en une simple tunique de peau.

La liste des crimes et délits, trop nombreuse

encore, est cependant, relativement, beaucoup moins chargée que dans un grand nombre de pays de l'Europe. En 1359, 28 inculpés étaient entre les les mains de la justice, et, de 21 qui ont figuré aux assises, 19 ont été absous. Peut-être le jury a-t-il montré une trop grande indulgence, mais il faut reconnaître que, lors même qu'ils auraient été condamnés pour la plupart, il n'y aurait pas lieu à trop accuser la moralité de la population.

La force publique de la province consiste dans un corps de troupes régulières, infanterie et artillerie, occupant les forts d'Obidos, de Tabatinga, la caserne de la capitale et autres lieux. Ce corps, qui se recrute dans le pays, est très-peu nombreux, en sorte que le poids du service militaire retombe, en grande partie, sur la garde nationale, qui vient d'être nouvellement réorganisée, et présente un effectif de près de 3 mille hommes, parfaitement armés et de bonne disposition.

§ 8.

PRODUITS.

Pour ne pas m'exposer à répéter trop souvent les mêmes choses, je dirai en deux mots que les produits spontanés et agricoles de la Haute-Amazone sont absolument les mêmes que ceux de la province du Pará. On doit facilement le comprendre, si l'on fait attention que les deux provinces ont à peu près la même latitude et la même qualité de terrein, du moins dans les parties actuellement colonisées.

Ainsi, dans le Pará comme dans la Haute-Amazone, cette puissante magicienne qu'on appelle la nature s'est plu à multiplier les merveilles, depuis l'aile de l'oiseau-mouche, qui rendrait jaloux le saphir et le rubis si ces pierres précieuses étaient douées de sentiment, jusqu'à la rose gigantesque dont la Victoria Regia couvre les solitaires eaux des lagunes. Dans ces forêts vierges, où tant de générations de plantes et d'animaux forment de leurs dépouilles un berceau à tant de vies luxuriantes et splendides, quelle est la science, l'art ou la spéculation qui ne rencontre pas un trésor? La médecine y vient chercher le jalápa, l'ipécacuhana, le jasmin des bois, le copahu, le mururé et des baumes qui laissent bien loin les poétiques simples du mont Ida ; la parfumerie et la droguerie en retirent la vanille, le gingembre, le gérofle, la muscade, des huiles aromatiques, des parfums suaves ; le commerce y trouve la gomme du syringa, le cacao, le café, le coton, une infinité de produits utiles à la vie domestique ; l'industrie s'y enrichit

de bois d'un magnifique poli, roses, noirs, marbrés ou dorés ; la construction y fait son profit des barajúbas, des castanheiras, des cèdres, des massarandubas et de tous ces arbres titanesques dont les ombres couvriraient une montagne ; enfin la botanique y découvre tous les jours des plantes admirables de verdure, de fleurs, de parfums, et qui permettent à laFlore d'Europe de rajeunir sa vieille couronne de roses.

Il ne faudrait pas cependant se faire illusion : quelque abondantes qu'elles soient, ces richesses s'épuiseront un jour si l'homme s'obstine à les détruire en laissant à la seule nature le soin de les remplacer, s'il ne met pas de l'ordre dans une exploitation, qui tend à prendre des proportions fabuleuses. Il y a longtemps, par exemple, que la la fabrication du beurre de tortue serait devenue insuffisante dans plusieurs localités du Pará si l'administration n'avait eu la sage prévoyance de réglementer et d'interdire, à certaines époques, la destruction des œufs de cet amphibie. Le syringa surabonde dans les bois de l'Amazonie et de Mato-Grosso, mais si l'extraction de la gomme élastique continue à se faire, comme aujourd'hui, de manière à déterminer la mort de l'arbre, un jour viendra où ce produit n'existera plus qu'à l'état de rareté. Il est donc d'une grande importance, pour les intérêts matériels de l'Amazonie et de tout le Brésil, que la colonisation prenne les devants, qu'elle s'empare peu à peu de la terre pour la couvrir de riches cultures et y créer des centres industriels et manufacturiers, afin que le jour où la destruction des bois

ou l'épuisement de leurs produits spontanés priveront ces climats des éléments de leur richesse actuelle, ils ne soient pas exposés à devenir de stériles solitudes, des régions désertées par le commerce et la vie sociale.

Cette considération devra aussi déterminer le gouvernement à ne pas négliger l'exploitation des matières minéralogiques. Ces matières ne se rencontrent pas seulement dans les parties montagneuses qui déjà ont été signalées, on en trouve encore dans le bassin de plusieurs fleuves navigables.

Ainsi, d'énormes couches de pierre calcaire et même du granit excellent pour la confection des pierres taillées, existent près de Santarem, sur les bords du Tapajós. Le bassin du Trombetas passe surtout pour être très-riche en minéraux. Enfin, le capitaine Lasalle dit avoir trouvé, sur la rive gauche du lac Sucury, situé au-dessus d'Obidos et à 20 milles du Trombetas, en trois endroits différents mais assez rapprochés, des indices d'un dépôt de houille. Ce pourrait n'être pourtant que du bois pétrifié. La chose vaudrait la peine d'être vérifiée, car une mine de houille dans ces parages serait une richesse pour le pays. Au moyen d'un canal qui joindrait le lac Sucury au Trombetas, les steamers de la Compagnie pourraient transporter, à peu de frais, le charbon sur toute l'Amazone et sur ses affluents.

§ 9.

FINANCES. — COMMERCE.

COMPAGNIE DES BATEAUX A VAPEUR DE L'AMAZONE.

On ne saurait donner une juste idée de l'état commercial et financier des deux provinces de l'Amazonie sans exposer en même temps les services signalés que la Compagnie des bateaux à vapeur a rendus à cette partie du Brésil. Certes, c'est une chose bien faite pour exciter une légitime et universelle admiration que l'établissement de ces véloces coursiers qui vont portant le mouvement, la richesse, la vie en des lieux qui semblaient condamnés à n'être éternellement que des déserts, sur un fleuve qui, par l'immensité même de ses dimensions, effrayait les navigateurs ! Aujourd'hui, plus de douze cents lieues de son cours sont incessamment parcourues ; les aldées éparses sur ses bords deviennent des villes ; la population se groupe autour des baies et sur les confluents des fleuves ; les relations commerciales se nouent ; la place est faite pour un grand peuple, si l'émigration européenne, lassée d'aller s'ensevelir dans les profondes et froides solitudes de l'Amérique du Nord, dirige son courant principal vers les belles régions de de l'Amazone. Les steamers, dont les sifflements formidables ont mis en fuite les bêtes sauvages qui habitaient les bords du grand fleuve, feront également fuir la barbarie, la misère, l'ignorance ; alors les capitaux de l'Europe, si timides à s'expatrier, ne balanceront plus à prendre la route de l'Équateur pour y établir le règne de l'agriculture, de l'industrie et des arts.

Une preuve irrécusable des solides avantages que la Compagnie des bateaux à vapeur procure au Pará et à la Haute-Amazone, c'est que, depuis son établissement, les revenus de ces provinces ont plus que doublé. On peut s'en assurer en jetant un regard sur le tableau suivant, qui permet de comparer les cinq derniers exercices qui ont précédé, dans le Pará, l'inauguration de la vapeur, avec les cinq exercices qui l'ont immédiatement suivie. On sait que cette inauguration date de 1852.

AVANT.

EXERCISE DE	EN REIS	EN FRANCS
1847—1848 ...	477:000,000	—1,325,000
1848—1849 ...	478:000,000	—1,327,777
1849—1850 ...	573:000,000	—1,591,666
1850—1851 ...	885:000,000	—2,458,333
1851—1852 ...	871:000,000	—2,419,444
Terme Moyen...	657:000,000	—1,825,000

APRÉS.

EXERCISE DE	EN REIS	EN FRANCS.
1853—1854...	1,515:000,000	—4,200,000
1854—1855...	1,434:000,000	—3,983,333
1855—1856...	1,133:000,000	—3.147,222
1856—1857...	1,420:000,000	—3,944,472
1857—1858...	1,378:000,000	—3,827,777
Terme Moyen...	1,376:000,000	—3,822,222
Oter	657:000,000	—1,825,444
Augmentation...	719:000,000	—1,996,778

Il est peu d'apologie aussi éloquente que celle des chiffres que je viens de citer, et il est certain que la subvention concédée à la Compagnie par le gou-

vernement constitue à peine, pour ce dernier, une avance de fonds immédiatement remboursée avec des bénéfices dont on ne saurait prévoir le terme. Si l'on songe à présent que cette rapide augmentation de la fortune publiqne n'est que le corollaire obligé de l'augmentation de la fortune privée, on ne pourra s'empêcher de reconnaître qu'introduire la navigation dans un pays qui a des produits à livrer à l'exportation, c'est y introduire la richesse, et que si tous les grands fleuves sud-américains, mis en relation entre eux et avec les ports de mer, possédaient une compagnie de navigation analogue à celle de l'Amazone, le Brésil serait bientôt l'État le plus opulent de tout le globe, attendu que partout ou presque partout, dans ce vaste empire, la terre est susceptible de donner les produits les plus recherchés par le commerce.

Comme les produits exportés en Europe ou dans l'Amérique du Nord par les ports du Pará proviennent en partie de la Haute-Amazone, on ne peut pouter que cette province ne prenne une notable part aux bénéfices commerciaux que je viens de mentionner, et il est incontestable que les documents officiels, publiés par la présidence de cette province, accusent une augmentation considérable dans les revenus de ce pays.

La Compagnie de la navigation de l'Amazone a été fondée. en 1852, par D. E. I. de Souza, baron de Mauá, moyennant une subvention du gouvernement impérial.

Le siége de la Compagnie est à Belem ou Pará ; le service est constitué de la manière suivante :

PREMIERE LIGNE.

Elle va de Belem à Manáos et parcours une distance de 878 milles, ainsi distribuée :

De Belem à Breves	.	146 miles.
Breves à Gurupá	.	123
Gurupá à Prainha	.	116
Prainah à Santarem	.	89
Santarem à Obidos	.	68
Obidos à Villa-Bella	.	95
Villa-Bella à Serpa	.	137
Serpa à Manáos .	.	104

Le parcours entier de la ligne s'effectue en 15, 16 ou 17 jours. Les départs ont lieu le 1er et le 18 de chaque mois.

DEUXIÉME LIGNE.

Elle va de Manáos, capitale de la Haute-Amazone, à Yurimaguas, dans le Pérou. La longueur de son parcours est de 1,250 milles; il se distribue par les échelles suivantes :

De Manáos à Coary	.	256 milles.
Coary à Teffé .	.	96
Teffé à Fonte-Boa	.	152
Fonte-Boa à Tonantins		152
Tonantins à S. Paulo		88
S. Paulo à Tabatinga		112
Tabatinga (frontière du Brésil) à Loreto	.	
Loreto à Pebas	.	124
Pebas à Nauta .	.	164
Nauta à S. Regis	.	28
S. Regis à Parinari	.	38
Parinari à Urarinas	.	138
Urarinas à Laguna	.	65
Laguna à Yurimanguas		115

Le parcours entier s'effectue en 20 ou 22 jours. Les départs ont lieu le 14 de chaque mois.

TROISIÈME LIGNE.

De Belem à Cametà, sur le rioTocantins.

Sa longueur n'est que de 20 milles. Ce parcours, qui n'a pas de station, s'effectue en 4 heures. Les départs ont lieu le 5 et le 20 de chaque mois.

La première ligne fait 2 voyages par mois, ou soit 24 par an ; la deuxième, 1 par mois, ou soit 11 par an ; la troisième, 2 par mois, ou soit 24 par an. Total : 62 voyages par an.*

La Compagnie n'a reculé devant aucune dépense pour mettre son matériel de navigation au complet, et assurer l'exactitude et la sécurité du service de toutes les lignes.

On en jugera par une courte revue de ses bateaux actuels :

Le Manaos : Vapeur de la 1re ligne, a été construit en 1859 à Birkenhead, dans le chantier des Sirs Laird. Sa coque est en fer, et il a de longueur 222 pieds anglais ; il est de la force de 100 chevaux et peut porter, outre son combustible, 252 tonneaux de chargement. Les cabines des passagers réunissent à une grande simplicité tout le confortable possible ; elles sont surtout parfaitement aérées. Le corps du bâtiment, construit en bois des Indes, est d'une solidité à toute épreuve, ce qui a fait dire avec beaucoup de raison à M. Pimenta-Bueno que

*En 1339, le président et l'Assemblée provinciale s'adressèrent au gouvernement central pour obtenir que la deuxième ligne fournit, comme les deux autres, deux voyages par mois. Des motifs d'économie ont fait rejeter, ou plutôt ajourner leur demande.

ce bateau ne laissait absolument rien à désirer. Ces paroles de l'intelligent et actif gérant de la Compagnie sont le plus bel éloge qu'on puisse faire du Manáos.

Prêt à naviguer, il a coûté à la Compagnie 27,000 livres sterling, ou soit 600,000 francs. Il a actuellement pour capitaine Anacleto Eliziario da Silva. En citant le nom de ce brave marin, je ne laisserai pas échapper l'occasion qui se présente de rendre publiquement hommage à l'aménité de son caractère et à l'extrême politesse avec laquelle il accueille spécialement les étrangers ; mon voyage à Manáos m'a fourni l'occasion d'en faire moi-même l'épreuve, et je lui en témoigne ici toute ma gratitude. J'ajouterai que j'ai également reçu l'accueil le plus bienveillant de la part de MM. Duarte et Santa Barbara, le premier, capitaine du Tocantins, et le second, de l'Oyapok, bateaux à vapeur de la Compagnie impériale des lignes de Rio-Janeiro à Pará, Je les remercie de l'excès de politesse et de prévenance dont ils ont usé à mon égard. C'est quand on est à deux mille lieues de son pays qu'on aime surtout à éprouver de pareils procédés.

Le Tapajós est sorti, Il y a deux ans, des mêmes chantiers que le Manâos, dont il égale la solidité. Il a été depuis peu complètement repeint et approprié.

Le Solimões : Après deux ans de service à la 1er ligne, il vient d'être remis à neuf, et il pourra fonctionner pendant un égal espace de temps sans avoir besoin d'aucune réparation.

Le Tabatinga: Attaché à la seconde ligne. Il a

dû être tout récemment radoubé, à Belem; les parages que parcourt ce bateau ne fournissant aucun moyen de réparation, il est essentiel qu'il soit toujours en très-bon état.

LE MARAJÓ: Le véteran ou le doyen des bateaux de la Compagnie. Après plusieurs années de service à la 1er ligne, il a été réparé avec soin, et attaché à la 2me ligne, où il pourra fonctionner encore assez longtemps.

LE CAMETÁ: Il fait le service de la 3me ligne, pour lequel il est parfaitement approprié. Il est commandé par le capitaine Manoel Pereira Figueiredo.

LE MONARCHA: Il est tenu en réserve pour remplacer au besoin le Cametá.

L'INCA: Ce bateau, de la force de 100 chevaux, vient d'être tout récemment construit dans les chantiers des Sirs Laird. Il est excellent marcheur, et contribue au service de la dernière ligne.

On peut apprécier, par ces détails, l'importance que la Compagnie attache à la navigation de l'Amazone.

Le nombre des passagers qui, dans la période de deux ans, ont parcouru les trois lignes de l'Amazone se partage de la manière suivante :—

1858.

	PASSAGERS	QUI ONT PRODUIT Reis	En Francs.
1 Ligne	2,641	46:177,000	128,269
2 „	346	5:969,000	16,555
3 „	864	5:644,000	15,677
Total,	3,851	57:790,000	160,527

1859.

	PASSAGERS	QUI ONT PRODUIT Reis	En Francs.
1 Linge	2,914	43:384,000—	120,511
2 ,,	475	8:465,000—	23,513
3 ,,	774	5:562,000—	15,450
Total,	4,163	57:411,000—	159,475

Voici maintenant le produit du transport des marchandises :—

1858.

		Reis	En Francs.
1 Ligne	...	82:173,000—	228,258
2 ,,	...	9:163,000—	25,452
3 ,,	...	6:994,000—	18,038
	Total,	98:330,000—	273,138

1859

		Reis	En Francs.
1 Ligne	...	87:331,000—	242,586
2 ,,	...	10:344,000—	28,733
3 ,,	...	4:439,000—	12,330
	Total,	102:114,000—	283,650

Le balance de la recette et de la dépense pour l'année 1858 donne le résultat ci-dessous :—

	Reis	En Francs.
Recette	828:590,000—	2,501,638
Dépense	800:515,000—	2.223,652
Reste pour fond de réserve	28:075,000—	77,986

La diminution subie par la recette de 1839 provient uniquement de la suspension du service du Pérou pendant cette année, suspension qui a privé la Compagnie de la subvention que lui servait cette République. Le nouveau traité, conclu à Lima, consacre de nouveau le prolongement de la 2 ligne dans les Etat^s péruviens.

Le tableau suivant, comprenant sept années, prouve suffisamment la progression du fret et celle du nombre des passagers :—

PRODUIT DU FRET.

	Reis	en Francs.
1853	12: 855,000—	35,708f.
1854	26: 994,000—	74,983
1855	47:083,000—	130,786
1856	62: 483,000—	173,583
1857	76: 236,000—	211,766
1858	98: 330,000—	273,138
1859	102: 115,000—	283,652
Total......	426: 096,000—	1,183,600f.

PRODUIT DES PASSAGERS.

1853 ...	21: 351,000—	59,308fs.
1854 ...	31: 962,000—	88,783
1855 ...	56: 610,000—	157,388
1856 ...	54: 897,000—	152,491
1857 ...	67: 426,000—	187.294
1858 ...	57: 790,000—	160,527
1859 ...	57: 411,000—	159,475
	3147: 497,000—	965,269

PRODUITS REUNIS DU FRET ET DES PASSAGERS.

1853 ...	34: 200,000—	95,016f.
1854 ...	58: 956,000—	163,766
1855 ...	103: 743,000—	288,175
1856 ...	117: 360,000—	326,055
1857 ...	143: 662.000—	399,061
1858 ...	156: 120,000—	433,000
1859 ...	159: 526,000—	445,127
	773: 593,000—	2,148,869

AUGMENTATION.

		Reis	En Francs.
1854	...	24:750,000—	68,750
1855	...	44:787,000—	124,408
1856	...	16:337,000—	37,880
1857	...	26:281,000—	73,002
1858	...	12:459,000—	34,330
1859	...	5:405,000—	9,458
		125:319,000—	348,108

Il demeure établi par les tableaux précédents que, depuis la création de la Compagnie jusqu'à ce moment, ses revenus n'ont cessé de s'accroître, et que, d'autre part, cet accroissement ne saurait être attribué à l'augmentation du nombre des passagers, puisque cette partie de la recette présente, au contraire, dans les deux dernières années, une diminution d'environ 28,000 francs. C'est uniquement dans l'accroissement extraordinaire de la recette produite par le fret des marchandises qu'il faut chercher la cause des bénéfices de la compagnie. Cette augmentation, pendant les deux dernières années, a été de plus de 56,000 francs, et cela, malgré les pertes énormes qu'un débordement excessif de l'Amazone a fait éprouver aux plantations de cacaoyers, principalement à Cametá.

Grâce à l'introduction de la navigation à vapeur, un grand mouvement commercial, et, comme conséquence, une grande répartition de richesse et de bien-être s'accomplissent aujourd'hui sur les deux rives de l'Amazone, depuis les ports du Pará jusqu'aux provinces du Pérou. Ce phénomène, auquel on ne s'attendait pas, mérite d'attirer l'atten-

tion de tous ceux (et le nombre en est grand), qui cherchent à se créer une fortune par le travail, et qui dans ce but, infiniment louable, sont disposés à se transporter dans les pays nouveaux, les plus favorables à la réalisation de leurs espérances.

C'est pourquoi, je crois utile de terminer ce paragraphe par l'énumération des produits qui représentent les valeurs les plus importantes du commerce de l'Amazonie.

Valeurs des produits principaux exportés par la Compagnie, en 1859 :—

		Reis	En Francs.
Gomme élastique,	pour	331:633,000—	921,202
Cacao	,,	36:590,000—	101,638
Viande	,,	19:365,000—	53,791
Chapeaux de bombonassa,		667:525,000—	1,854,236
Cuirs	,,	65:356,000—	181,544
Maqueiras	,,	6:976,000—	19,377
Huile de copahu	,,	4:680,000—	13,000
Pirarucú	,,	237:175,000—	658,819
Savon de cacao	,,	3:899,000—	10,830
Salsepareille	,,	70:869,000—	196,858
Tabac	,,	27:801,000—	77,225
Plateaux de cèdre	,,	5:420,000—	15,055

§ 10.

COLONISATION

C'est l'œuvre de salut des deux Amériques. Le trop plein de l'Europe civilisée doit remplir les vides immenses du Nouveau Monde. La race caucasienne a seule reçu du ciel la mission d'achever la création des peuples commencée par elle au-delà du vieil Océan. Toute autre race pourra sans doute s'élever un jour à la hauteur du niveau social, mais c'est à condition de se mêler à la race de Japhet, de s'inspirer de son activité, de son audace, de son génie. Le race asiatique gît dans le sommeil ou l'inaction, et n'a d'autre stimulants que la volupté qui l'énerve et la captive. Le fanatisme l'a pétrifiée au profit des despotes, des bonzes et des muphtis. Comment civiliserait-elle le nouvel hémisphère, elle qui a laissé s'éteindre dans son foyer primitif le flambeau sacré de la science et des arts ? Elle qui, depuis des siècles, n'a jamais compris, jamais épelé le mot de progrès ? Plongée dans le même fanatisme, frappée de la même déchéance, la race des peuples africains, laissée à elle-même, ne se distingue que par un caractère particulier de férocité. C'est donc, encore une fois, à la souche européenne que la jeune Amérique doit emprunter les rameaux qu'elle veut greffer sur les plans sauvages de ses solitudes. Le Christianisme, qui a vivifié tout ce qu'il a touché, donne à tous les enfants de sa grande famille une aptitude admirable à propager la civilisation.

Autrefois, sur notre vieux continent, la colonisation se faisait par la conquête et procédait par la flamme et le glaive. C'est ainsi que les Hébreux s'établirent dans le pay des Cananéens, que les Arabes étendirent leur domination sur les rives du Nil et les Ioniens dans la Grèce. Lorsque les soldats d'Auguste se fixèrent dans les belles campagnes du Mantouan, ils commencèrent par en chasser les habitants, et c'est par les mêmes procédés que les Gaulois, les Goths, les Vandales, les Cimbres et tout la nuée des peuples du nord, s'établirent ou essayèrent de s'établir dans les provinces du vaste empire romain. Heureusement, l'Évangile vint apporter sa lumière à ce ténébreux chaos, et fit sortir l'ordre et l'harmonie du sein même du plus affreux bouleversement. Aujourd'hui, la colonisation se fait d'après un autre mode. Elle procède selon les lois de la justice et de l'équité: elle ne dépossède et n'extermine personne. Son but n'est plus de substituer un peuple à un peuple, mais de créer une société là où il n'existe que le désert. Ce n'est point à la spoliation mais au travail qu'elle demande désormais la propriété, la richesse, le bien-être. Aussi, loin de la redouter, les États qui ont des terres à défricher, des régions à peupler, l'appellent-ils de tous leurs vœux.

Mais il n'est pas si facile qu'on pourrait le supposer de l'attirer dans telle contrée plutôt que dans telle autre. Parce qu'on a quelquefois abusé de sa confiance, elle ne l'accorde plus à la légère. Elle est devenue difficile, exigeante, capricieuse, Ainsi, depuis tout-à-l'heure vingt ans, la Confédération

Argentine invite le grand courant de l'émigration à se diriger vers la Plata, et celui-ci s'obstine à refluer vers l'Amérique du Nord, parce que les luttes sanglantes et les dissensions civiles qui ont jusqu'à ce jour éclaté sur le sol argentin, n'engagent pas le laboureur à lui demander des épis. Ainsi, une puissance du premier ordre, fait, depuis trente ans, les plus constants efforts pour coloniser l'Algérie, elle convie les émigrants européens à venir s'installer dans une contrée qui est à leur porte ; eh bien ! l'émigration n'arrive pas ou arrive très-peu. Pourquoi ? parce qu'elle s'effarouche du régime militaire auquel l'Algérie se trouve encore soumise. Comme elle est toute civile, tout agricole, la prédominance du sabre lui fait peur. Elle préfère braver les tempêtes et franchir une immense mer pour aller inonder de ses paisibles phalanges les pentes occidentales des montagnes rocheuses. Car, là, rien ne gène l'essor de son activité ; la liberté lui prête ses ailes puissantes, et elle se sent, sous tous les rapports, dans les conditions les plus heureuses pour réaliser son objet, qui ne saurait être que l'aisance obtenue par le travail.

Si je ne me trompe, toutes ces conditions se trouvent réunies dans les contrées de l'Amazone. Là, le sol est si fertile, la température si propice à la végétation qu'en peu de mois on peut voir une campagne inculte se couvrir des plus belles plantations de cacaoyers, de cafiers, de coton, de cannes à sucre, de tabac, enfin de tous les produits les plus riches et les plus recherchés. La paix règne dans ce pays, et son maintient est assuré au-

tant par la force des institutions qui le dirigent que par l'action des gouvernements provinciaux dont la protection est acquise à tous les colons. Mais ce qui rend surtout excellentes les conditions de la colonisation dans l'Amazonie, c'est la large part que la Compagnie de la navigation à vapeur est appelée à y prendre. Cette Compagnie possède sur les rives de l'Amazone plus de cent lieues de terrains des meilleurs et des mieux situés, dont une partie ont été acquis de ses deniers, et le reste concédé par le gouvernement à la condition d'y créer des colonies. Elle ne demande donc pas mieux que de céder ces terrains à bon marché, et avec toutes sortes de facilités pour les payements. Elle est également disposée à faire aux colons toutes les avances nécessaires, soit pour se procurer les instruments aratoires, soit pour se munir des semences et provisions indispensables. De plus, quand les colons auront des produits à écouler, les bateaux de la Compagnie seront à leur service à un fret excessivement réduit.

Ces bonnes dispositions ne lui sont pas, du reste, gratuitement supposées. La compagnie a déjà fait ses preuves, et les faits méritent d'être rapportés :

Fidèle à ses engagements, elle essaya, dès 1853, de fonder une colonie à Mauá sur le Rio-Negro, entre Lages et la capitale de la province. Mille colons portugais, amenés aux frais de la Compagnie, furent installés sur un magnifique terrain, dans un quartier des plus fertiles de la contrée. C'est précisement ce qui fit le malheur de la colonie. Les individus qui la composaient s'apercevant qu'ils

gagneraient beaucoup moins à la culture des produits agricoles qu'à la recherche des produits spontannés, abandonnèrent les terres qui leur avaient été assignées, et se dispersèrent dans les bois pour se livrer à l'extraction de la gomme du syringa et à la cueillette des drogues médicinales.

Un autre essai a eu lieu près de Serpa, sur la rive gauche de l'Amazone : Une colonie fut fondée à Itacoatiára, et les colons devaient spécialement s'occuper de la coupe et de l'équarissement des bois de construction qui abondent dans cette localité. Une scierie à vapeur, munie d'une machine anglaise de la force de 20 chevaux, et sciant mille pieds de bois par jour, fut établie à grands frais. Comme le pays possède de belles couches d'argile, la Compagnie fit construire une fabrique pour la confection des tuiles et des briques, au moyen d'une machine à vapeur de la force de 4 chevaux, Ces usines, fonctionnent parfaitement aujourd'hui, qu'on a renvoyé les colons chinois et africains.

Dégoûtée par ces contretemps, la Compagnie n'a point cependant perdu courage. Elle continue à faire appel aux colons sérieux, aux travailleurs laborieux et honnêtes, qui voudront s'établir sur les bords de l'Amazone. Ils pourront choisir les localités les plus avantageuses pour la culture et le commerce. Comme je l'ai dit déjà, ils trouveront, en arrivant, aide, protection, toutes les avances indispensables ; seulement, la Compagnie, dont le siége est à Pará, ne se charge plus désormais des frais de passage d'Europe à cette dernière ville·

Elle rentre complètement ainsi dans les conditions faites aux émigrants par les États-Unis, mais il y a toujours cette différence qu'elle leur offre des terres infiniment meilleures, d'un travail facile, d'un produit immense et commercialement les mieux situées que l'on puisse désirer.

La question de l'esclavage qui va scinder en deux États rivaux la grande république de l'Amérique du Nord, privera nécessairement les colonies de l'intérieur des débouchés que leur présentaient le Mississipi et autres grands fleuves de ces latitudes ; un tel danger n'est pas à craindre dans le Brésil.

Le nombre des esclaves est là insignifiant ; c'est au travail libre que l'Amazonie veut confier ses destinées. D'ailleurs, l'homogénéité d'un gouvernement aimé et respecté des populations y rend à jamais impossible une scission pareille à celle qui menace les États-Unis, et qui apporte encore plus d'un obstacle à la colonisation des hautes provinces du Rio-de-la-Plata. Que les émigrants européens le comprennent donc, surtout les émigrants de la Suisse et de l'Allemagne : une terre priviligée entre toutes les terres du globe, leur est offerte ; qu'ils viennent y planter la tente de leurs familles ; qu'ils viennent confiants et nombreux, car les conditions qu'on leur fait sont loyales et l'espace immense. De tous les points du vieux continent, où la misère est leur partage, qu'ils se dirigent, pleins d'ardeur, vers les fécondes rives de l'Amazone : en prenant cette route, à travers les mers, ils prendront celle de la fortune.

Les tableaux statistiques suivants prouveront avec quelle sollicitude, et aussi avec quel bonheur, le gouvernement du Brésil s'occupe de la colonisation de ses vastes provinces.

TABLEAU DES COLONIES DU BRESIL.

Provinces.	Nom des Colonies.	Entrepreneurs.	Nombre des Colons.
Bahia	Engenho Novo	Thomas Pereira Seremoabo	70.
Espiritu Santo	Santa Isabel	Gouvernement Impérial	573.
„ „	Santa Leopoldina	„ „	912.
„ „	Francilvania	„ „	61.
„ „	Rio Novo	Major C. Dias da Silva	732.
Maranhaô	Arapapathy	Gouvernement Provintial	368.
„	Petropolis	„ „	91.
„	Santa Isabel	Coronel T. Coelho da Souza	59.
„	Maracassumé	Compa. Mineraçâo Maranhense	39.
„	Santa Theresa	De Mendoça Bittencourt	140.
„	Pirucáua	Compa. Prosperité de la Ville de Porto	112.
Minas Geraes	Mucury	Compa. du Aucury	1.237.
„	D. Pedro II.	Compa. Union è Industria	1.191.
Paraná	Theresa	Gouvernement Impérial	252.
„	Superagny	C. P. Gentil	496.
Sta. Catharina	Blumenau	Gouvernement Impérial	679.
„ „	Da. Francisca	Sociedade Colonial d'Hamburgo	2.473.

San Paulo	Senador Vergueiro (Ibica)	Herederos do Senador Vergueiro	757.
,, ,,	Angelica	,, ,, ,,	133.
,, ,,	Lagôa	Alberio Robillard	57.
,, ,,	Cresciumal	Senador Souza Gueiroz	100.
,, ,,	San Jeronimoè Sta. Barbara	,, ,,	567.
,, ,,	Tapera	,, ,,	64.
,, ,,	Bery è Cauvitinga	Dr. José Elias Pacheco Jordâo	125.
,, ,,	Boa Vista	Floriana de Cormargo Penteado	87.
,, ,,	San Francisco	Francisco de Comargo Penteado	47.
,, ,,	Sitio Novo	Antonio Rodrigues Barbosa	43.
,, ,,	Tapera	D. Aaria Innocencia de Souza	67.
,, ,,	Sete Quedas	Joaquin Bonifacio do Amaral	116.
,, ,,	Morro Azul	Joaquin Franco Camargo	115.
,, ,,	Boa Vista	Benedicto Antonio de Camargo	173.
,, ,,	San Lourenço	Luis Antonio de Souza Barros	444.
,, ,,	San Joaquin	Joaquin Benedicto de Queiros Telles	30.
,, ,,	Boa Vista	Joao Leíte de Aoraes Cunha	92.
,, ,,	San Jose da Lagoa	Antonio J. Pereira Guimaraes	40.
,, ,,	San Antonio	Antonio de Queiros Telles	75.
,, ,,	Dôres	Pedro José dos Santos Camargo	8.
,, ,,	Nova Germania	Carlos Krüger	90.
,, ,,	Indipendencia	Monteiro et fils	121.

Provinces.	Nom des Colonies.	Entrepreneurs.	
,, ,,	Getuba	Manoel José Vieira de Macedo	32.
,, ,,	Florence	Hercules Florence	19.
,, ,,	Paraiso	Monteiro et fils	83.
,, ,,	Morro Grande	D. Anna J. Nogueira de Oliveora	82.
,, ,,	Boa Vista	,, ,, ,,	46.
,, ,,	San Joaquin	Dr. Joaquin Am. Galvâo de Moura	
,, ,,	Boa Esperança	Antonio de Camargo Campos	76.
,, ,,	Laranjal	Luciano Teixeira Nogueira	146.
,, ,,	Bon Retiro	Horeds. do Capitâo J. da Sílva Denis	40.
,, ,,	Morro Grande	Jaâo Eufrosino da Oliveira Queiros	38.
,, ,,	San Luiz de Boa Vista	Luis Pinto de Souza Arhanha	21.
,, ,,	Galvao Bueno	Galvo Bueno	19.
,, ,,	San Joaquin	Dr. J. A. G. de Moura Lacerda	185.
,, ,,	Boa Esperanja	J. Y. de Vasconcellos Machado	32.
,, ,,	Palmeiras	Antonio Rodrigues Barbosa	44.
,, ,,	Boa Vista de Tatu	Odorico e Comarco	36.
,, ,,	Palmira	Lorenzo F. da Rocha	26.
,, ,,	Ytauna	Ignacío Xavier de Negreiros	45.
,, ,,	San Antonio	Elias Ribeiro Leite	44.
,, ,,	Bom Jardin	Salvador Nardi de Vasconcellos	40.
,, ,,	San Leopoldo	Gouvernement Impérial	15,296.

San Pedro	Torres	” ”	142.
” ”	Forquillas	” ”	444.
” ”	Sta. Ma. da Boa Monte	” ”	142.
” ”	Sta. Cruz	Gouvernement Provintial	2.722.
” ”	Nova Petropolis	” ”	513.
” ”	San Angelo	” ”	209.
” ”	Mundo Novo	Tristao José Monteiro	710.
” ”	Sta. Ma. da Soledade	Montravel Silveino y Ca.	315.
” ”	Mariante	Tente. Coronel A. J. da Silva Mariante	116.
” ”	Conventos	Fialho et Baptista	168.
” ”	Estrellas	Coronel V. J. Riberos	175.
” ”	San Lorenço	Jacob Rheingantz	104.
” ”	Pedro II.	Associação Particular	130.
Rio de Janeiro	Wallão dos Veados	Sociedade Colonial Wallão dos Veados	540.
” ”	Sta. Rosa	Conde de Beapendy	142.
” ”	Independencia	N. A. N. de Walle da Gama	318.
” ”	Santa Justa	Bras Carneiro Bellens	132.
” ”	Corôas	Marqués de Valença	
” ”	Santa Fé	Francisco de Castro Abreu Bacellar	60.
” ”	Boa Fé	Baron de Nova Friburgo	
		Jacob Van Erven	2.354.
			38.442.

Parmi les 80 colonies ou noyaux de colonies figurant dans ce tableau, et donnant comme on le voit, un effectif de 38 mille âmes, il en est quelques-unes dignes d'être remarquées d'une façon toute spéciale. Ce sont :—

San Leopoldo : Dans la province de Rio-Crande ou S. Pedro. Cette colonie est une véritable municipe, composée de quatre districts ou paroisses, et comptant 15 mille âmes. Sa création date de 1824. La valeur des produits qu'elle a récoltés en 1859 s'élève à 2 millions de francs.

Dona Francisca : Province de Santa Catharina Colons, 2473. Elle est composée presque en entier de protestants, et se trouve dans la situation la plus prospère. En 1859, elle a livré plus de 200 mille francs de produits agricole à l'exportation. Depuis plusieurs années elle a été dotée d'un conseil municipal.

Santa-Cruz : Dans le Rio-Grande. Cette colonie de 2,722 travailleurs, presque tous allemands, a livré a l'exportation de 1859, une somme de produits de la valeur de 2 millions 520 mille francs. Elle a importé pour 1 million 500 mille francs.

Il est donc incontestable que la voie est ouverte ; il ne s'agit plus que d'y marcher avec constance, et surtout de s'attacher à faire comprendre à l'émigration les avantages qu'elle doit trouver sur le sol brésilien.

Le but spécial de cette publication étant d'éclairer l'opinion de l'Europe, non-seulement sur l'état où se trouvent aujourd'hui les contrées de l'Amazonie, que tant de gens se représentent toujours comme d'inabordables déserts, mais encore sur la situation générale de l'Empire brésilien et le progrès de son commerce, je termine en plaçant sous les yeux du lecteur quelques tableaux fournis par les documents officiels et donnant les chiffres comparés des importations et des exportations pendant la période de 1833 à 1859. Ces tableaux attestent un immense amélioration industrielle et agricole, produisant un état financier des plus satisfaisant.

On remarquera que dans les années 1835 à 36,—45 à 46,—47 à 48,—48 à 49,—54 à 55 et 56 à 57 la valeur de l'exportation dépasse celle de l'importation. Cette considération doit être d'un très-grands poids auprès des émigrants européens, auxquels elle prouve l'importance du mouvement commercial de toutes les provinces brésiliennes et la réalité des ressources et des débouchés qu'il met à la disposition de ses Colonies.

TABLEAU DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DU BRÉSIL DE 1833—34 Á 1858 ET 59.

	Valeurs Officielles en francs.		Importations et Exportations comparées.	
Années.	Importation.	Exportation.	En plus.	En plus.
1833—34	100.659.475	91.698.644	8.960.830	
1834—35	101.603.941	91.662.763	9.941.177	
1835—36	114.432.900	115.117.961	....	685.058
1836—37	125.888.019	94.951.991	30.936.027	
1837—38	113,214,202	93.086.255	20,127,947	

1838—39	137.350.319	115.551.061	21.799.258	
1839—40	145.440.563	119.979.300	25.461.263	
1840—41	160.353.275	115.754.975	44.598.300	
1841—42	155.668.888	108.567.497	47.101.397	
1842—43	140.663.908	113.998.969	26.664.938	
1843—44	153.581.508	121.667.455	31.911.275	
1844—45	153.411.166	130.706.636	22.704.505	
1845—46	144.979.194	148.972.477	…………	3.990.505
1846—47	154.833.386	145.692.866	9.140.463	
1847—48	131.526.788	160.905.000	…………	29.378.211
1848—49	143.249.203	156.360.691	…………	13.111.483
1849—50	164.348.063	152.867.947	11.480.138	
1850—51	213.662.830	188.300.472	25.362.352	
1851—52	257.944.780	185.123.066	72.832.825	
1852—53	242.589.322	204.568.677	38.020.644	
1853—54	238.440.980	213.451.366	24.989.613	
1854—55	236.584.050	251.940.594	…………	15.356.544
1855—56	257.718.000	262.312.438	…………	4.594.441
1856—57	347.852.063	318.186.058	29.666.025	
1857—58	361.844.011	267.221.486	94.622.525	
1858—59	353.522.766	296.617.286	56.905.477	

La valeur totale de l'importation pour l'année 1859 s'élève, comme l'on voit, à la somme de 353,522,766 francs. Elle se distribue de la manière suivante :—

Russie	92.441.
Suède et Norwége . .	1.399.772.
Danemarck . . .	123.636.
Hollande . . .	360.436.
Villes Anséatiques . .	16.308.100.
Grande Bretagne . .	167.752.819.
France . . .	51.227.150.
Espagne . . .	4.470.163.
Portugal . . .	20.114.063.
Belgique . . .	5.412.661.
Autriche . . .	3.457.016.
Sardaigne . . .	2.212.966.
Italie	45.127.
Côte D'Afrique . .	694.083.
États-Unis . . .	37.023.066.
. . .	2.505.744.
Rio-de-la-Plata . .	15.020.147.
Ports du Brésil . .	2.676.213.
Divers	225.136.
	353.522.766 frcs.

PORTS BRÉSILIENS OU L'IMPORTATION A EU LIEU.

	Valeurs en Francs.
Rio de Janeiro . .	190.399.867.
Bahia . . .	54.066.777.
Pernambuco . .	63.346.189.
Maranhâo . . .	10.979.477.
Pará . . .	10.961.022.
Rio Grande du Sud .	12.595.797.
Port-Alegre . .	1.562.402.
Uruguayana . .	1.246.822.
Santos . . .	1.039.339.
Paranaguá . . .	614.811.
Antonina . . .	14.252.
Parahiba . . .	686.975.
Fortaleza . . .	2.549.963.
Santa Catharina . .	454.633.
Alagoas . . .	1.372.297.
Sergipe . . .	126.005.
Espiritu Santo . .	2.755.
Rio Grande du Nord .	893.958.
Parnahiba . . .	609.425.
	353.522.766 frcs.

PRODUITS IMPORTÉS.

	Valeurs des Produits en Franc.
Huiles	3.001.097.
Morues et autres poissons .	11.474.288.
Boissons spritueuses .	3.614.802.
Chaussures . . .	4.501.747.
Viandes . . .	11.273.083.
Charbon de Terre . .	5.848.908.
Chapeaux . . .	4.728.769.
Cuirs	2.487.286.
Drogues . . .	4.035.880.
Farine de blé . .	26.107.919.
Ferrages . . .	19.298.450.
Fer brut . . .	3.709.791.
Vaisselle et Verrerie .	5.189.086.
Machines . . .	2.008.386.
Beurre . . .	6.579.633.
Tissus en Coton . .	87.981.375.
„ en Laine . .	16.961.633.
„ en Fil . .	8.117.283.
„ en Soie . .	9.665.127.
„ Melangés . .	7.425.436.
Objets en or et argent .	16.700.538.
Papier . , . .	2.337.241.
Poudre	1.391.319.
Friperie	3.909.208.
Sel	2.481.077.
Vins	10.681.997.
Autres Articles . .	55.763.475.
Monnaie . . .	16.247.922.
	353.522.766 frcs.

L'EXPORTATION SE DISTRIBUE DE LA MANIÈRE SUIVANTE.

	Valuer en Francs.
Russie . . .	707.983.
Suede . . .	2.490.691.
Danemarck . . .	1.911.172.
Villes Anséatiques .	9.223.094.
Belgique . . .	791.522.
Hollande . . .	221.150.
Grande Britagne . .	108.209.192.
France . . .	27.700.141.
Espagne . . .	2.470.625.
Portugal . . .	12.222.491.
Autriche . . .	1.304.439.
Sardaigne . . .	2.763.744.
Turquie . . .	1.244.344.
Ports du Baltique .	143.036.
Ports de la Mediterranée	833.650.
Ports d'Afrique . .	1.575.925.
Etâts Unis . .	104.137.291.
Rio de la Plata . .	15.324.472.
Chili . . .	2.823.469.
Consommation . .	518.855.
	296.617.286 frcs.

PORTS BRÉZILIENS
PAR OÙ L'EXPORTATION A EU LIEU.

	Valeur en frs.
Rio de Janeiro .	144.373.837.
Bahia . .	42.959.990.
Pernambuco . .	38.904.412.
Maranhâo . .	6.819.350.
Pará . .	10.880.944.
Rio Grande du Sud .	11.539.948.
San José du Nord .	3.432.787.
Port Alegre . .	242.222.
Uruguayana . .	1.707.586.
Santos . .	10.369.983.
Paranaguá . .	2.983.783.
Antonina . .	171.158.
Parahiba . .	8.049.962.
Fortaleza . .	3.588.765.
Alagoas . .	6.246.633.
Santa Catharina .	334.277.
Sergipe . .	2.581.047.
Rio Grande du Nord	1.172.516.
Parnahiba . .	258.386.
	296.617.286 frs.

PRODUITS EXPORTÉS.

		Quantité.	Valuer en fs·
Eau de vie .	Pintes	2.750.721	2.556.784.
Coton (brut) .	@	1.142.901	15.346.242.
Riz . .	Quêis	35.791	232.109.
Sucre (brut) .	@	10.649.428	76.854.397.
Cheveux et Crins	,,	50.327	1.149.750.
Café . .	,,	11.169.124	139.273.842.
Cuirs (Secs) .	No.	407.237	9.006.600.
Cuirs (Salés) .	No.	491.030	10.929.046.
Diamants .	Ortavs.	10.143½	8.454.817.
Tabac (enfenille et en rauliaus)	@	559.077	8.462.878.
Gomme Élastique (brut et oubragee)	@	117.122	5.234.784.
Matté (Té) .	@	483.845	4.857.484.
Or (en poudre) .	Octavs.	232.366	2.334.622.
Cacau . .	@	381.373	3.666.897.
Autres articles			8.257.034.
			296.167.286.

TARIF

des prix perçus pour la remorque des navires à l'embouchure du Rio-Grande par les bateaux de Jean Tarrand Thomas.

	Par tonneau. Reis.
1° du Sud au chenal, et vice-versa (*) .	400
2° du Sud au Nord, ou vice-versa . .	600
3° du Sud, du chenal et du Nord à l'embouchure, ou vice-versa. . . .	600
4° de l'embouchure au dehors . . .	640
5° du dehors de l'embouehure à l'intérieur, pour une distance n'excédant pas deux milles	800
6° du dehors de l'embouchure et pour une distance n'excédant pas deux milles, au Sud, au chenal et au Nord .	1,200
7° du dehors de l'embouchure à la distance de deux à quatre milles . .	1,000
8° du dehors de l'embouchure à la distance de deux à quatre milles, au Sud, au chenal et au Nord . .	1,400
9° du dehors de l'embouchure, à la distance de quatre à six milles .	1,200
10° du dehors de l'embouchure, à la distance de quatre à six milles, au Sud, au chenal et au Nord .	1,500

(*) 360 reis équivalent à 1 franc.

OBSERVATIONS

1.

Le navire qui, à la sortie de l'embouchure, se trouvera en péril pour être échoué, battu par la mer ou faisant eau, et qui sera secouru et sauvé par le vapeur, paiera 5 pour cent de la valeur de ce qui aura été sauvé, navire, fret et chargement. Si toutefois le 5 pour cent n'atteignait pas à la somme stipulée par la deuxième observation, le consignataire sera tenu de satisfaire le sieur Jean Tarrand jusqu'à concurrence de ladite somme.

2.

Lorsque le vapeur qui aura été au secours d'un navire se trouvant dans un des cas ci-dessus spécifiés ne pourra, malgré ses efforts, parvenir à le sauver, le consignataire paiera cent mille reis pour chaque heure de service.

3.

Le navire à voile qui, à sa sortie ou à son entrée, se trouvant dans une position périlleuse par défaut de vent ou tout autre accident de ce genre, demandera le vapeur et sera secouru par lui, paiera une double taxe par tonneau.

4.

Les navires de moins de cent tonneaux paieront comme s'ils étaient de cent tonneaux, et ceux de plus de deux cent cinquante tonneaux paieront comme s'ils étaient de deux cent cniquante.

5.

Les navires qui voudront être remorqués hisseront le pavillon de leur nation sur leurs signes d'eau, et ceux qui demanderont du secours, sur le mât du milieu.

6.

Les navires qui, après avoir demandé la remorque, n'en useront pas, seront tenus de payer le même droit que s'ils s'en étaient servis.

7.

Ceux qui, après avoir fait le signal pour demander du secours, n'en profiteront pas, seront tenus de payer deux cent mille reis.

8.

Les remorques des articles 1 et 2 seront cotées au prix du tarif, seulement lorsque les remorqueurs se trouveront au Sud ou au Nord; mais s'ils viennent de l'embouchure expressément pour ce service, il sera payé en sus 400 reis par tonneau.

9.

Les navires qui prendront la remorque du Sud, du chenal ou du Nord pour le dehors de l'embouchure paieront 1,200 reis par tonneau, et lorsque les navires seront à la voile, le remorqueur n'aura pas le droit d'exiger un autre prix que le susdit, s'ils ne peuvent effectuer leur sortie le même jour.

Secrétariat de l'Intendance de Marine
de la Place, 13 mars 1851.

AUGUSTO CEZAR DO CASTRO MENEZES,

JOAO TARRAND.

Pour copie,

JOAO FRANCISCO FERREIRA, secrétaire.

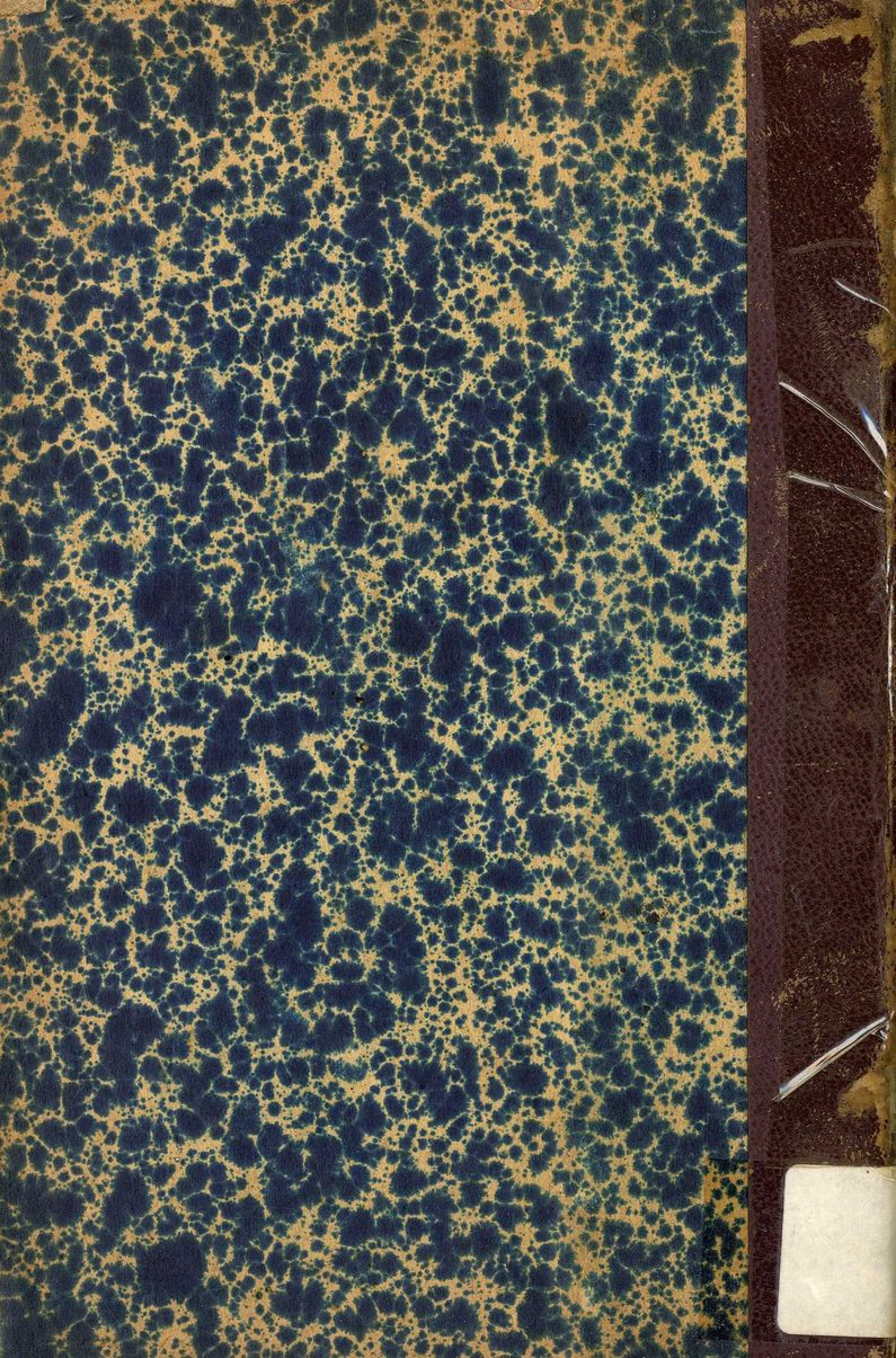
ERRATA.

Page	8,	26e ligne,	LISEZ Madureira	AU LIEU DE Madurera.
"	13,	11e ligne,	Alegre	Alegne
"	14,	1e ligne,	Mar	Moar
"	123,	3e ligne,	que la France	que France.
"	140,	12e ligne,	10 mille	30 mille.
"	144,	5e ligne,	Macapá	Macupoa.
"	"	6e ligne,	Mazagão,	Massigio.
"	"	8e ligne,	tout le Brésil	tout Brésil.
"	205,	26e ligne,	recette de 1859	recette de 1839.
"	216,	12e ligne,	Ca. du Mucury	Ca. du Aucury.
"	"	21e ligne,	Queiroz	Gueiroz.
"	"	28e ligne,	Da Mariá	Da Aaria.
"	"	34e ligne,	Moraes	Araes
"	224,	19e ligne,	Chili	0
"	230,	3e ligne,	Terrand	Tarrand

TABLE.

HAUTE-AMAZONE.

STATISTIQUE.



Secretaria de Estado
de Cultura e
Economia Criativa



Comunicado

As imagens, textos e obras disponibilizadas pelo Centro de Documentação e Memória da Amazônia estão na maioria em domínio público ou possuem termo de cessão para publicação da versão digitais produzida pela Secretaria de Cultura.

Se porventura, você identificar alguma obra que não esteja de acordo com a Lei de Direitos Autorais (lei 9.610/98), entre em contato conosco para que possamos identificar e proceder com regularização.

O objetivo da Biblioteca da Amazônia na disponibilização das versões digitais é a preservação da memória e difusão da cultura do Amazonas e região norte do Brasil, sem prejudicar os direitos patrimoniais do autor, herdeiros ou quem possuir o direito de uso.

O uso destes documentos digitais, digitalizados ou nascidos digitais são apenas para fins pessoais (privado), sendo vetada a sua venda, edição ou cópia não autorizada.

Lembramos, que esses materiais podem ser encontrados nos acervos do Sistema de Bibliotecas Públicas da Secretaria de Cultura e Economia Criativa e seus parceiros.



ACERVOS DIGITAIS

https://beacons.ai/cdmam_sec

FALE CONOSCO

(92) 3090-6804

cdmam@cultura.am.gov.br

acervodigitalsec@gmail.com



CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E MEMÓRIA DA AMAZÔNIA - CDMAM